AÉRO JOURNAL

N°32
BIMESTRIEL
AOÛT - SEPT. 03

LES ZERSTÖRER DU GRAND NORD

LES CROIX DE MANNERHEIM

LA FIN D'UNE LIGNÉE

LA VEUVE NOIRE ÉTAIT EN BLEU

LE STUKA DANS LA DÉCHARGE

MAX GUEDJ
IL APPELAIT CELA LA CHANCE !

GC II/7 (2 - 1940/45)

SUR UNE TABLE DE CUISINE
QUAND LA MARINE TESTAIT LE Fa 330

MISS LATRINE OF 1930

M 04873 - 32 - F: 6,55 € - RD
Belgique, Luxembourg : 7,4o euros
Suisse : 11 CHF

Hors-série n° 5
Le bombardement français
Tome I : 1939/1940

En vente en kiosque
ou auprès de nos services commerciaux
Aéro-Éditions International
BP 31
47551 Agen-Boé Cedex

Prix : 15,50 euros (port gratuit)

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Mother Fokker

La littérature aéronautique anglo-saxonne des années soixante nous a abreuvés d'axiomes que les modestes lecteurs que nous étions, impressionnés par une telle science, prenions pour argent comptant.
C'est ainsi que nous avons tous appris que les Allemands avaient surnommé le P-38 « der Gabelschwanzteufel » – le diable à la queue fourchue, tandis que les Japonais avaient baptisé le F4U Corsair « la mort sifflante » et le Beaufighter « la mort chuchotante ».
Ces informations semblaient si péremptoires qu'elles ont été relayées de publication en publication jusqu'à nos jours. Il est, en effet, rare d'échapper à ces poncifs même dans les monographies les plus récentes. Le plus étonnant, c'est que personne n'a jamais vraiment cherché la source de ces affirmations.
Mettez-vous l'espace d'un instant dans la peau d'un soldat japonais dans la jungle humide et surchauffée de Nouvelle-Guinée. Est-ce « mort chuchotante » le premier épithète qui vous serait venu à l'esprit en apercevant un Beaufighter venu vous faire goûter ses pruneaux qui n'avaient rien d'agenais ? Vous auriez à coup sûr utilisé un vocabulaire plus explicite que la décence interdit de reproduire ici. Disons poliment que le pilote allié aurait eu droit à des révélations sur les véritables origines de sa naissance.
Nous avons aussi tous lu quelque part que, lorsque le Yak-3 était entré en service, l'OKW avait recommandé aux pilotes de chasse allemands d'éviter le combat avec les chasseurs Yakovlev dépourvus d'entrée d'air sous le nez. C'est sûr que cette caractéristique si particulière ne pouvait pas passer inaperçue des pilotes allemands, surtout quand ils s'approchaient à 800 mètres dans les six heures !
Et que le Bloch 157 avait impressionné les Allemands parce qu'il était arrivé à Orly, lors de son transfert de Bordeaux, avec trois quarts d'heure d'avance sur l'horaire annoncé. Pour une anecdote si précise, il est curieux que personne n'ait jamais relevé la date ni le nom du pilote. D'ailleurs, d'après certaines sources, cet avion n'aurait jamais volé et n'aurait donc jamais quitté Bordeaux.
Ce ne sont que de belles légendes probablement nées dans l'imagination fertile de correspondants de guerre avec une arrière-pensée propagandiste ou d'auteurs en mal de sensationnel. En temps de guerre, cela se comprend. Ce qui se comprend moins, c'est que la littérature spécialisée ait continué à propager ces inepties pendant près de soixante ans.

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 32 – Août-septembre 2003

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 414003063300028.
Commission paritaire : 0508 K 83091
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :

Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél.: 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.98.20.32 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par N.P.C. au Palais-sur-Vienne (87).
Prix au numéro : Euro 6,55 (France métropolitaine).

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 Les Zerstörer du Grand Nord

Pendant quatre ans, une quinzaine de Bf 110 affectés à une escadrille de chasse lourde autonome va opérer au-delà du cercle polaire.

23 Miss Latrine of 1930

26 Max Guedj : il appelait cela la chance !

Claude Serf, compagnon d'armes de Max Guedj, raconte la manière dont « Max » a obtenu sa seule victoire aérienne.

33 La fin d'une lignée Les derniers chasseurs Curtiss de l'US Navy

Curtiss produit au début des années trente ses deux derniers chasseurs pour l'US Navy. Ces appareils présentent en fait la particularité d'être des chasseurs-bombardiers.

40 Les Croix de Mannerheim

La Croix de Mannerheim est l'une des plus hautes décorations finlandaises. Elle ne sera décernée qu'à dix-neuf aviateurs pendant la guerre, dont deux la recevront deux fois.

54 Le Stuka dans la décharge

Mais d'où vient ce Ju 87D-5 retrouvé dans la décharge du terrain de Bonn-Hangelar. Et s'il s'agissait du dernier avion revendiqué par l'as de la chasse de nuit anglaise, Peter Green ?

62 Sur une table de cuisine La Marine teste le Fa 330

Après la guerre, l'Aéronautique navale teste un exemplaire de l'autogire allemand Fa 330, un appareil dont la particularité réside dans le fait de décoller d'une... table de cuisine.

66 La chasse française (32) : Le GC II/7 (2)

Deuxième partie de l'historique du GC II/7, qui va de juillet 1940 à mai 1945.

LES ZERSTÖRER DU GRAND NORD

Rolf Steiner

Vol en formation de Messerschmitt Bf 110F-2 de la 13.(Z)/JG 5 dans la région de Kirkenes à la fin de l'été 1942. (Collection K. Stenman)

La présence du Messerschmitt Bf 110 en Norvège remonte au 9 avril 1940 et à l'arrivée brutale de la 1./ZG 76 de l'*Oberleutnant* Werner Hansen sur le terrain d'Oslo-Fornebu lors de l'opération « Weserübung ». Trois semaines après la cruelle déconvenue du 15 août 1940, lorsque le groupe se fait massacrer par la chasse britannique, le I./ZG 76 est transféré à la chasse de nuit sous la dénomination de II./NJG 1. Il est alors remplacé dans le Nord par le III./ZG 76 du *Hauptmann* Rolf Kaldrack, qui s'installe à Stavanger-Sola, dans le sud de la Norvège, en octobre 1940.

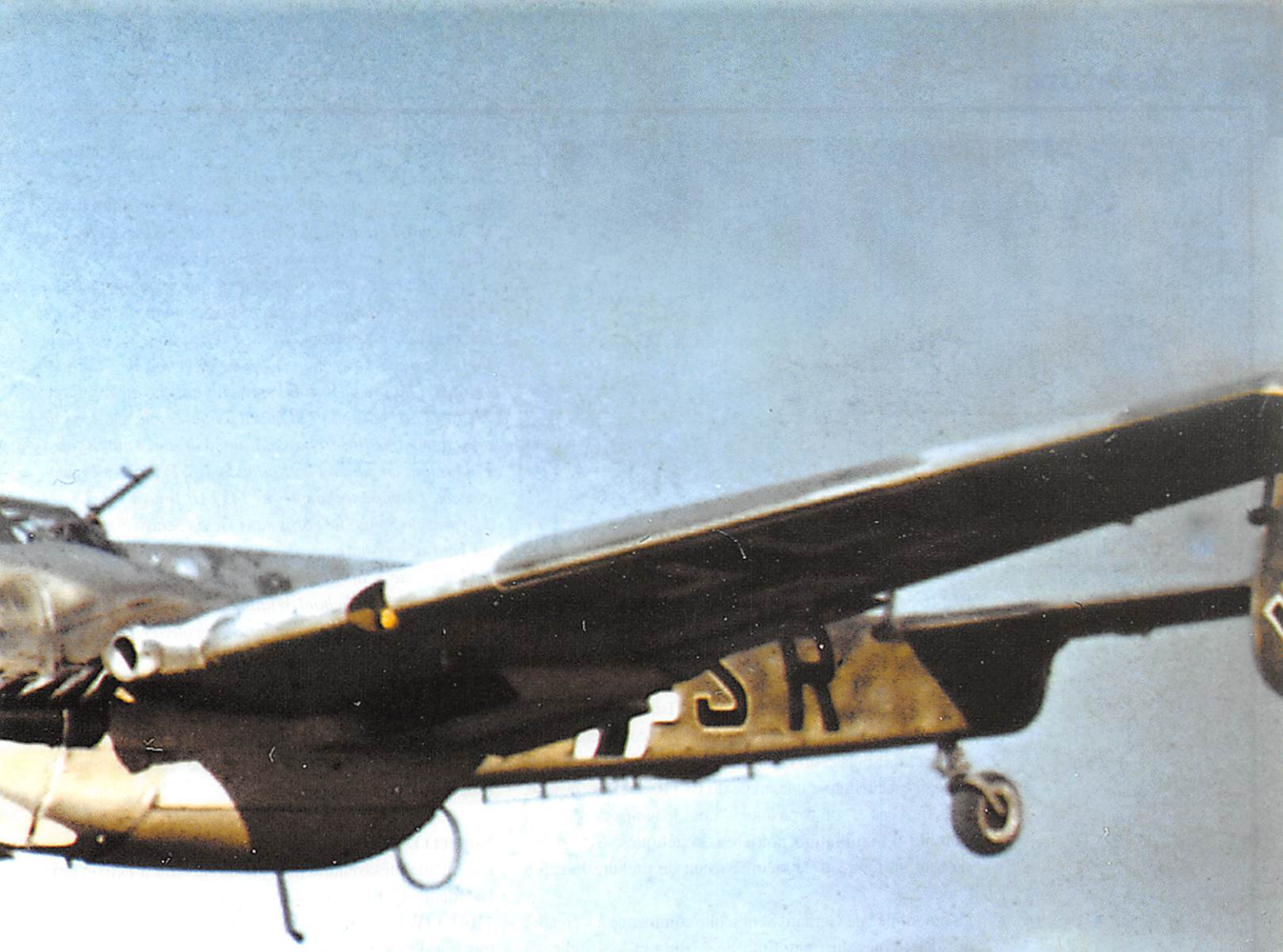
En fait, en septembre 1940, ni le *Stab*/ZG 76, ni la 2./ZG 76, sous les ordres du *Leutnant* Felix-Maria Brandis, ne sont transférés à la chasse de nuit. Basée à Stavanger depuis le printemps 1940, la 2./ZG 76, rebaptisée 1.(Z)/JG 77 en décembre 1940, se déplace à Herdla quelques semaines avant l'entrée en guerre contre l'Union Soviétique. Les trois unités de chasse lourde opèrent depuis divers aérodromes sous les ordres du *Jagdkommando Kjevik*. Le déclenchement de « Barbarossa » va leur offrir de nouveaux terrains de chasse.

L'attaque contre l'URSS

Avant la grande bagarre sur le futur front de l'Est, la 1.(Z)/JG 77 a remporté quatre victoires, la première en date du 8 février 1941 est créditée au *Leutnant* Dietrich Weyergang, les trois autres au *Leutnant* Brandis.

Dans la seconde quinzaine de mai, le III./ZG 76 devient II./SKG 210, tandis que quatorze appareils et douze équipages sont cédés à la 1.(Z)/JG 77. C'est sans doute à cette époque que le code « 2N » spécifique au III./ZG 76 est transformé en « LN » (peut-être pour signifier *Luftwaffe Norwegen* ?). On peut imaginer que la majorité des Bf 110C récupérés par la *Zerstörerstaffel* provenait de la 7./ZG 76, ce qui expliquerait que la lettre « R » ait été adoptée de manière systématique comme lettre de *Staffel*.

En vue de participer aux opérations contre l'URSS, la 1.(Z)/JG 77, toujours sous les ordres de l'*Oberleutnant* Felix-Maria Brandis, fait mouvement sur Banak le 26 juin 1941. Intégrée à l'*Einsatzstab zbV Kirkenes* de l'*Oberst* Andreas Nielsen, elle est chargée de l'escorte des Ju 88A du II./KG 30 et des Ju 87 du IV.(St.)/LG 1 dont l'objectif principal est Mourmansk. Ce port de l'océan arctique va rapidement pren-



dre une importance encore plus grande avec l'arrivée des premiers convois de ravitaillement partis de Grande-Bretagne à destination de l'URSS.

Le 25 juin, le XXXVI *Armeekorps* et les armées finlandaises déclenchent les opérations « Rentier » et « Silberfuchs » destinées à capturer Mourmansk, au nord, et Léningrad, au sud, dans un vaste mouvement de tenailles. Malgré un but commun, les opérations aériennes seront menées de manière totalement indépendantes entre la Luftwaffe et l'Ilmavoimat, chaque force aérienne se voyant affecter un secteur bien déterminé.

Le mauvais temps clouant la Luftwaffe au sol, les premières missions ne peuvent pas être entreprises avant le 27 juin. Cependant, elles commencent fort mal pour les Bf 110. Le 28 juin, l'*Oberleutnant* Hans Kriegel du *Stab*/ZG 76 entre en collision avec un Bf 109 au cours d'un décollage sur alerte. Kriegel, qui fait alors fonction de *Jagdfliegerführer Nordnorwegen*, s'en tire avec une blessure à la tête, mais son radio-mitrailleur, l'*Unteroffizier* Kühn, et le pilote du 109 sont tués sur le coup.

La première perte au combat sur le front Est intervient le 5 juillet lorsque le Bf 110C-4 (WNr. 3235, codé LN+ER) des *Leutnant* Dietrich Weyergang et *Unteroffizier* Kurt Tigger est porté disparu dans la région de Titova. Leur sort est éclairci quinze jours plus tard lorsque des troupes finlandaises trouvent l'épave de l'appareil avec les deux aviateurs morts encore à l'intérieur à l'extrémité de la pointe nord de la baie de Litsa. L'avion avait été touché de plein fouet par la DCA russe.

La méthode Schaschke

Le *Hauptmann* Gerhard Schaschke du *Stab*/ZG 76 met au point une tactique personnelle pour attaquer les terrains d'aviation soviétiques. Couvert en altitude par un Bf 109, il tourne en rond au-dessus d'un aérodrome jusqu'à ce que les avions de chasse soviétiques décollent. À cet instant, il pique pleins gaz et coiffe les chasseurs à l'étoile rouge au moment où ils sont le plus vulnérable. Une variante met en œuvre un appât sous la forme de trois Bf 109. Juste comme les chasseurs soviétiques décollent, Schaschke surgit à très basse altitude. C'est cette méthode qu'il emploie le 13 juillet. Trois Bf 109 survolent le terrain du 145 IAP à Songi.

un Bf 110C-4 de la 1.(Z)/JG 77 à Herdla, peu avant le changement du code tactique de « 2N » en « LN ». (Collection C. Goss)

Trois I-16 de la 4ème escadrille commandés par le lieutenant Ishakov décollent aussitôt. C'est à ce moment que surgit le Bf 110 de Schaschke au ras de la cime des arbres. Réduisant sa vitesse, Schaschke prend tout son temps pour descendre en flammes un premier ailier, puis accélérant, il passe sous le second ailier qu'il offre comme cible à son radio-mitrailleur. Ignorant ce qui se passe, Ishakov continue à monter en ligne droite. Prenant sans doute conscience de la menace, il esquisse un début de virage serré, mais en pure perte; il est cueilli par une rafale du Bf 110. Ishakov évacue, mais trop bas et son parachute n'a pas le temps de s'ouvrir. Comble d'humiliation pour les Soviétiques, Schaschke exécute un tonneau de victoire avant de prendre le cap à l'ouest.

La renommée de Gerhard Schaschke commence à s'étendre des deux côtés du front. Entre le 23 juin et le 4 juillet, il porte son total de victoires à 13. Les Soviétiques le baptisent « Poil-de-Carotte ». Cependant, sa gloire naissante sera de courte durée et une nouvelle visite à l'aérodrome de Songi, le 4 août, lui sera fatale [1] :

« *Menés par le* Kapitan *Aleksandr Zaytsev, quatre des nouveaux LaGG-3 avec lesquels le 145 IAP venait d'être rééquipé, décollèrent sur alerte pour intercepter un raid. Le sang se figea dans les veines des pilotes soviétiques quand ils reconnurent le Bf 110 de "Poil-de-Carotte". Escorté par quatre Bf 109 et trois Bf 110, le* Hauptmann *Schaschke attaqua l'ennemi* "en une passe frontale et toucha à plusieurs reprises le LaGG-3 piloté par [le *Leytenant*] M.P. Starkov, qui s'écrasa presque aussitôt. Schaschke descendit ensuite [le *Starshiy Leytenant* N.V.] Piskaryov". *Piskaryov fut tué, mais Starkov survécut à ses profondes brûlures.*

« *Au milieu du combat, trois I-16 qui revenaient d'une mission sur Mourmansk vinrent prêter main forte à leurs camarades. Le* Kapitan *Zaytsev tira avantage de l'attaque inopinée des I-16 et manœuvra en direction de "Poil-de-Carotte". La première rafale passa à gauche du* Zerstörer. *Zaytsev corrigea son tir et ouvrit à nouveau le feu. Moteur droit fumant, le Bf 110 bascula sur sa droite et mit le cap à l'ouest tout en perdant en l'altitude.* [...] *Peu après l'engagement, l'équipe technique du 145 IAP trouva l'épave du 110 près de Songi. Le corps sans vie de Schaschke pendait au bout de ses harnais; il s'était fracassé le crâne sur le tableau de bord pendant l'atterrissage forcé. L'*Unteroffizier *Michael Widtmann, son mitrailleur, fut mortellement blessé en tentant de repousser les mécaniciens soviétiques.* »

Un gouvernail de son Bf 110 portant les marques de 19 victoires aériennes fut exposé pendant quelque temps à Mourmansk. Bien qu'ayant dépassé les 20 victoires le jour de sa mort, Gerhard Schaschke ne reçut jamais la *Ritterkreuz*, même à titre posthume.

[1] *Black Cross, Red Star*, vol. I – C.Bergström & A.Mikhailov – Pacifica Military History, Pacifica, 2000.

Nouvelles pertes et premiers succès

Une même mésaventure manque de survenir à Felix-Maria Brandis le 17 juillet. Ce jour-là, il pilote l'un des rares Bf 110D-3 (WNr. 3710, codé LN+AR) de son unité pour une mission d'escorte au-dessus de la presqu'île des Pêcheurs. Son avion est touché par un obus de gros calibre tiré du sol. Immédiatement, le pilote décide de faire demi-tour, mais il doit retraverser les eaux du Varanger Fjord en direction de Kirkenes. Le Bf 110 perd de l'altitude de façon constante et, bien que la terre ferme soit en vue, le pilote n'a d'autre ressource que de tenter un amerrissage forcé. Aussitôt l'avion immobilisé dans une gerbe d'écume, Brandis se détache et saute. Son radio-mitrailleur, le *Gefreiter* Matthias Gans, ne parvient pas à s'extraire de la cabine et coule avec l'épave. Toutefois, le sort qui semble promis à Brandis, qui barbotte dans une eau glaciale, ne semble guère plus enviable. Il y reste quatre heures avant d'être recueilli par un

Le *Stab*/ZG 76 avait adopté le code M8+_E et les lettres individuelles allaient de W à Z. On voit ici le M8+YE, un Bf 110E-2 (WNr. 3761), qui sera abattu le 4 août 1941 par un LaGG-3 près de Songi. L'équipage du *Hauptmann* Gerhard Schaschke y laissera la vie. (Collection K. Stenman)

cargo. En hypothermie, les doigts de pied à moitié gelés, Brandis semble plus mort que vif. Quelques rasades de schnaps et un sommeil réparateur de plus de douze heures le rendront frais comme un gardon à son arrivée à Kirkenes.

Deux jours plus tard, le 19 juillet, lors d'une mission d'escorte au sud de Mourmansk, le Bf 110C-4 (WNr. 3588, codé LN+DR) tombe à son tour victime de la DCA entre Mourmansk et Petsamo. Les deux membres d'équipage, les *Leutnant* Dietrich Klappenbach et *Gefreiter* Rudolf Methke sont faits prisonniers. Il semble qu'ils ne soient jamais rentrés de captivité.

Pour niveler un peu le score, au cours de cette mission le *Leutnant* Karl-Friedrich Schloßstein obtient la cinquième victoire de la 1.(Z)/JG 77 :

« *En rentrant de cette sortie, nous avons vu décoller trois I-16 depuis leur aérodrome de Varlamovo que notre plan de*

Ci-contre :
l'*Oberleutnant* Hans Kriegel du *Stab*/ZG 76 est sérieusement blessé à la tête lors d'une collision au sol le 28 juin 1941.
(Collection C. Goss)

Ci-contre :
l'arrivée à Banak de la 1.(Z)/ZG 77 le 26 juin 1941.
(Collection C. Goss)

Champagne pour le *Leutnant* Felix-Maria Brandis de retour de sa sortie du 1er juin 1941 qui l'a vu remporter sa troisième victoire aux dépens du Lockheed Hudson T9366 du N° 220 *Squadron* au large de Herdla.
Ci-dessus, gros-plan sur le premier insigne de la 1.(Z)/JG 77.
(Collection C. Goss)

vol avait malencontreusement placé sur notre route. L'effet de surprise ne jouait en faveur de personne, chacun ayant repéré l'autre, mais nous avions le double avantage de la vitesse et de l'altitude. Et puis, je venais de voir tomber Klappenbach et j'avais vraiment envie de venger la perte d'un bon camarade. Emporté par mon élan, j'ai viré un peu large et j'ai un peu "ramé" pour me retrouver derrière le dernier Rata. J'ignore s'il m'avait vu venir ou non, en tout cas, il n'a esquissé aucune manœuvre dilatoire. Je l'ai tiré comme un lapin. Malheureusement, ma faute initiale m'avait éloigné des deux autres Rata et ils s'étaient évanouis dans la nature, peu enclins à en découdre avec nous. Nous avons donc quitté les lieux et sommes rentrés. »
Le 21 juillet, un *Schwarm* en mission d'escorte dans le secteur de Mourmansk croise la route d'une formation de SB-2bis à une trentaine de kilomètres de leur objectif. Aussitôt, les 110 plongent sur les intrus et en abattent trois (*Leutnant* Schloßstein, *Oberfeldwebel* Karl Munding et *Leutnant* Brandis) sans perte de leur côté.

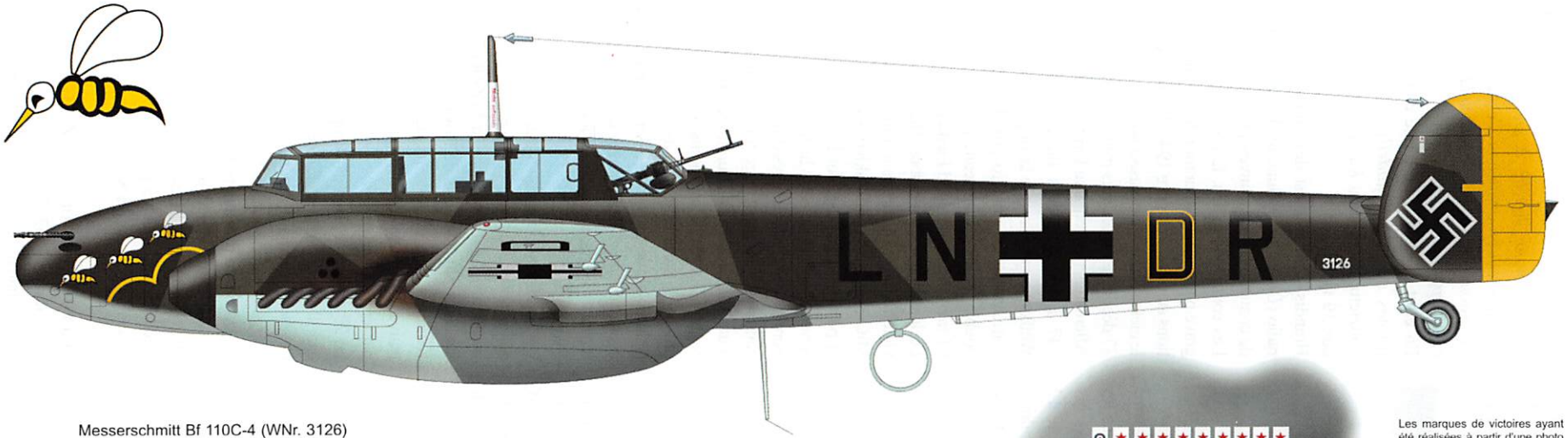
La bataille de Kirkenes

Pour soulager les Soviétiques dans la région de Mourmansk, les Britanniques envoient une escadre composée des porte-avions *Furious* et *Victorious* escortés par deux croiseurs et six destroyers pour attaquer les ports de Kirkenes et Petsamo. Les deux raids sont lancés le 30 juillet. Malheureusement pour les 20 Albacore et 9 Fulmar envoyés sur Kirkenes, la chasse allemande a déjà décollé pour une mission d'escorte de Junkers 87 sur Mourmansk. Dans le combat qui s'ensuit, la Fleet Air Arm ne perd pas moins de 11 Albacore et 2 Fulmar, revendiquant néanmoins un Bf 109, deux Bf 110 et un Ju 87. Les *Stuka* s'en prennent à l'escadre causant quelques dommages légers aux porte-avions et aux navires d'escorte. Mais, cela servira de leçon à la Fleet Air Arm que l'on ne reverra pas dans le secteur avant deux ans et demi...
La 1.(Z)/JG 77 s'est taillée la part du lion à Kirkenes, revendiquant six Albacore pour la perte du Bf 110E-2 (WNr. 4394, codé LN+DR) de l'équipage *Leutnant* Karl-Fritz Schloßstein (blessé) et *Gefreiter* Heinz Gutsche.
Cependant, la chance va abandonner la ZG 76. Après la mort de Schaschke le 4 août, le *Major* Erich Groth, *Kommodore* de cette escadre, disparaît dans des circonstances mystérieuses le 11 août lors d'une liaison entre Banak et Kirkenes. L'épave sera retrouvée deux ans plus tard à 150 km au nord-est de Bergen, mais pas les corps de Groth et de son radio, l'*Unteroffizier* Herbert Muche.

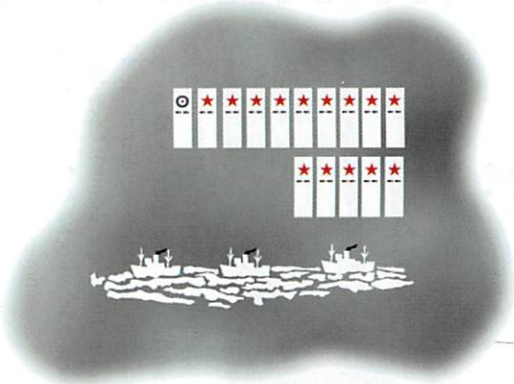
Convois dans l'Arctique

Courant août, l'objectif de la Luftwaffe change. Au lieu de s'en prendre aux terrains d'aviation autour de Mourmansk, une nouvelle directive lui demande de couper le précieux cordon ombilical, la voie ferrée qui relie Mourmansk à Léningrad. Mais, bientôt, un nouvel objectif va s'offrir à ses attaques.
Pour venir en aide à leur nouvel allié soviétique, les Britanniques expédient du matériel par voie de mer. Le premier convoi (« Dervish ») arrive à Archangelsk le 30 août. Le porte-avions *Argus*, qui l'escorte, a déposé 24 Hurricane des N° 81 et 143 *Squadrons* à Vaenga, près de Mourmansk, deux jours plus tôt. La silhouette du Hurricane

© P.A. Tilley, 2003

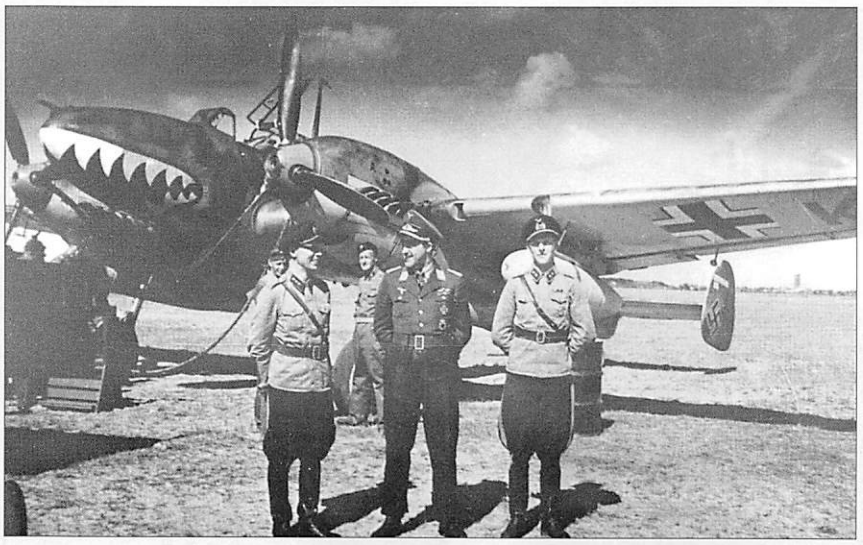


Messerschmitt Bf 110C-4 (WNr. 3126)
1.(Z)/JG 77
Avion détruit le 21 avril 1941
Équipage (*Leutnant* Ferry Laskovic et *Unteroffizier* Helmut Kind) indemne.



Les marques de victoires ayant été réalisées à partir d'une photo montrant le côté droit de l'appareil, nous ignorons si la seconde rangée était alignée à droite ou à gauche (les deux options se trouvant au sein des unités de *Zerstörer*).

Messerschmitt Bf 110E-2 (WNr. 3761)
Stab/ZG 76
Hauptmann Gerhard Schaschke
Abattu le 4 août 1941 à Songui.



Le *Major* Erich Groth, *Kommodore* de la ZG 76 (au centre), pose en compagnie de deux officiers finlandais devant son Bf 110D-1 (M8+KC) sur lequel il disparaîtra dans des circonstances inconnues le 11 août 1941.
La photo a été prise à Pori quelques jours avant sa mort. Titutaire de la *Ritterkreuz* depuis le 1er octobre 1940, il avait remporté un total de 12 victoires.
(Collection K. Stenman)

va devenir familière aux pilotes de la 1.(Z)/JG 77 dans les mois à venir et la première rencontre entre les chasseurs britanniques et les chasseurs allemands se déroule le 12 septembre (un Bf 109 et un Hurricane abattus). Les pilotes britanniques rembarquent à la mi-octobre, les Hurricane survivants étant laissés aux Soviétiques, qui en recevront des centaines d'autres par la suite. Le passage des convois d'Archangelsk, dans un sens puis dans l'autre, apportera à chaque fois son lot de combats aériens, mais les premiers convois, bénéficiant du mauvais temps qui sévit au cœur de l'hiver arctique seront peu menacés par la Luftwaffe.

Le 14 septembre 1941, l'escadrille reçoit le renfort d'équipages frais émoulus de l'école de *Zerstörer* de Neubiberg, parmi lesquels se trouve un *Feldwebel* pilote du nom de Theodor Weißenberger. Bien qu'âgé de presque 27 ans, ce « jeune » pilote ne va pas tarder à faire parler de lui. Avec ce renfort, la 1.(Z)/JG 77 dispose maintenant de plus d'équipages que d'avions.

Le 15 septembre, si le *Leutnant* Brandis revendique son dixième succès personnel lors d'un combat contre des I-16, ceux-ci descendent un Bf 110C-4 (WNr. 2215), dont l'équipage (*Leutnant* Heinz-Horst Hoffmann, *Gefreiter* Rudolf Böhm et *Leutnant* Heinz Wenk) est tué à quelques kilomètres à l'est de Sapad-Liza. Le *Leutnant* Gerhard Friedrich rapporte les circonstances du combat :

« *Alors que le combat était terminé et que les avions éparpillés cherchaient à se regrouper pour rentrer, j'ai vu Hoffmann piquer pour rattraper un Rata qui volait à basse altitude. Il devait servir d'appât, car aussitôt deux autres Ivan ont surgi derrière le 110. Tout s'est passé en quelques secondes et je n'ai pas eu le temps d'intervenir pour dégager Hoffmann. Touché à un moteur, le 110 est parti brusquement en abattée et s'est écrasé dans une terrible explosion. L'équipage n'a pas eu la moindre chance d'évacuer l'appareil.* »

En effet, il s'agit bien d'une embuscade dressée par les pilotes de la 5 *Eskadrilya*/72 SAP. Hoffmann est la douzième victime du *Kapitan* Boris Safonov, un futur as aux 39 victoires.

Brandis lui-même est descendu le lendemain, mais son radio (*Unteroffizier* Guntram Weigl) et lui ne souffrent que de contusions consécutives à l'atterrissage forcé.

Les conditions météo, la nuit polaire qui s'installe et une grave pénurie de carburant ralentissent le rythme des opérations au mois d'octobre 1941. Il faut attendre le 24 pour que le ciel arctique s'embrase à nouveau. Ce jour-là, la 1.(Z)/JG 77 décolle en force vers midi. Une demi-heure plus tard, les Allemands repèrent une formation de I-153 (appartenant au 147 IAP). Au cours du combat, le *Feldwebel* Theo Weißenberger inaugure la longue liste de ses victoires qui ne s'arrêtera qu'au numéro 208. Brandis réussit un nouveau doublé, imité par un jeune pilote arrivé un mois plus tôt, l'*Unteroffizier* Reinhold Fiedler.

Le lendemain, 25 octobre, Brandis remporte sa treizième victoire, un « Hurricane », qui s'avère être en définitive le MiG-3 du *Leytenant* Zakhar Sorokin du 72 SAP/SF. Celui-ci parvient à se poser sur le ventre sur un lac gelé près de Severomorsk. Une belle histoire ne va pas tarder à circuler. Sorokin se serait posé près d'un Bf 110 qu'il aurait touché et contraint à un atterrissage forcé. Il aurait tué les deux aviateurs allemands, mais aurait été grièvement blessé dans la bagarre. La réalité est moins romancée. Retrouvé six jours plus tard, Sorokin souffre de graves gelures aux jambes et d'un début de gangrène. Il sera amputé, ce qui ne l'empêchera nullement de remonter dans un avion de chasse et de terminer la guerre avec 18 victoires et le titre de Héros de l'Union Soviétique.

Les conditions climatiques extrêmes suspendent les activités aériennes pendant une bonne partie des deux derniers mois de l'année. Le 4 novembre, la 1.(Z)/JG 77 est envoyée vers les cieux plus cléments de Rovaniemi, à 600 km au sud de Kirkenes. Il n'en reste pas moins que les opérations ne peuvent guère se dérouler qu'entre 10 heures et 14 heures, par temps clair.

Le 29 novembre, Brandis remporte la 32ème victoire de l'escadrille, la dernière de l'année. Le 15 décembre, l'équipage *Leutnant* Eberhard Reichel et *Gefreiter* Günther Böhmer, chargé d'escorter un Ju 52, s'écrase à quelques kilomètres du terrain de Rovaniemi probablement à cause du manque de visibilité. Les deux hommes sont tués. Le 22, les *Oberleutnant* H-H. Schmidt et *Unteroffizier* Gerhard Friedrich sont touchés par la DCA russe près de Kovda. Ils posent leur appareil à Kiestinki et doivent être hospitalisés.

Alignement de Bf 110C de la 1.(Z)/JG 77 à Petsamo, le 16 octobre 1941.
Ce jour-là, la mission des *Zerstörer* était d'escorter des Ju 88A jusqu'à Varlamovo. Au premier plan, le LN+AR fréquemment utilisé par l'*Oberleutnant* Felix-Maria Brandis.
(Collection K. Stenman)

Mauvais début pour la 6.(Z)/JG 5

Le 1er février 1942, l'escadrille est rebaptisée 6.(Z)/JG 5, ce qui ne change pas grand chose à son statut, car il ne s'agit que d'un rattachement administratif. Elle continue à opérer de manière autonome sous les ordres directs du *Fliegerführer Nord-Ost*.

Le début de l'année 1942 est très favorable à Theo Weißenberger qui, en deux combats, revendique quatre victoires. Il décrit dans un style télégraphique le premier engagement pour son ami H-H. Schmidt, cloué sur son lit d'hôpital [2] :

« *Le 24.1, deux Bf 109 à la chasse au train sous la protection de trois Bf 109. Tout à coup attaque de quatre I-18 et trois Hurricane. Au cours du combat victoire contre un I-18 à 300 m de hauteur et à 50 m de distance. Puis victoire contre un Hurricane en piqué à bout portant (20-30 m). Deux autres victoires pour les Bf 109, au total quatre victoires aériennes.* »

Le début de l'année est en revanche beaucoup moins favorable à l'*Oberleutnant* Felix-Maria Brandis et à son radio, le *Feldwdebel* Herbert Baus. Conduisant la *Staffel* à la chasse au train sur la fameuse voie ferrée Mourmansk–Léningrad vers 11 heures le 2 février, Brandis reçoit l'ordre de revenir se poser à Kiestinki. Les Bf 110 rencontrent brutalement un front nuageux et en quelques instants, ils perdent toute visibilité et tout repère. Deux appareils se posent en catastrophe. L'équipage *Oberleutnant* Max Franzisket et *Unteroffizier* Harry Pittack s'en sort sans mal, mais l'avion de Brandis percute un congère sur un lac gelé. Brandis est tué sur le coup et Baus, qui a été ejecté, est grièvement blessé. Un troisième Bf 110 doit faire un atterrissage forcé, le *Leutnant* Hans Kirchmeier étant légèrement blessé.

La disparition de Felix-Maria Brandis, estimé et respecté par tout le personnel de l'escadrille, est durement ressentie. Il est remplacé à la tête de l'unité par l'*Oberleutnant* Karl-Fritz Schloßstein.

Le 26 février, la 6.(Z)/JG 5 retrouve Kirkenes. Moins d'un mois plus tard, le 16 mars, une réorganisation au sein de la JG 5 lui fait changer à nouveau de dénomination. Elle prend le nom de 10.(Z)/JG 5 et est désormais placée sous le commandement direct du *Stab*/JG 5 qui se trouve pourtant toujours à Oslo-Fornebu.

L'arrivée du convoi PQ 12 déclenche de violents combats aériens entre le 6 et le 10 mars, mais l'action déterminée de la chasse soviétique protège de manière efficace les précieux cargos. Le 11 mars, un engagement met aux prises six Bf 110 à deux P-40C et un Hurricane du 147 IAP. Pas moins de trois appareils de la 6.(Z)/JG 5 sont détruits. Par chance pour les Allemands, seuls deux hommes sont légèrement blessés. En contre-partie, les Soviétiques perdent le P-40C du *Starshiy Leytenant* A.V. Yellitsev, crédité à l'*Unteroffizier* Reinhold Fiedler (qui a revendiqué un MiG).

Le résultat de ce combat met en lumière les changements qui sont intervenus dans ce secteur du front depuis la fin de l'année 1941. Les lents et mal armés I-16 et I-153 ont disparu des cieux de Laponie, remplacés par des appareils plus modernes désormais confiés à des pilotes de plus en plus chevronnés. Christer Bergström et Andrey Mikhailov analysent la situation à cette période de la guerre [3] :

« *En comparaison avec les autres secteurs du front Est, l'ampleur et l'intensité des combats aériens dans le Grand Nord sont restées limitées. Néanmoins, l'étude des pertes des deux camps révèle une situation tout à fait différente de celle des autres secteurs. Au cours du mois de mars 1942, la JG 5 a revendiqué vingt victoires pour la perte de cinq avions. Au total, la* Luftflotte 5 *a perdu onze avions du fait de l'ennemi ou pour cause inconnue et quatre autres ont été fortement endommagés. Les archives soviétiques montrent qu'au cours du même mois, les VVS-SF et VVS du front de Carélie ont perdu dix-neuf avions et huit autres ont été endommagés du fait de l'ennemi ou pour une cause inconnue.* »

L'*Oberleutnant* Max Franzisket avec l'une des mascottes de l'escadrille – qui avait été surnommée *die Dackelstaffel*, l'escadrille du basset.
On note les quatre marques de victoires qui décorent la dérive de son Bf 110E-2. La photo a été prise en mai 1942.
(ECPA-D)

Weißenberger fait à nouveau parler de lui, remportant huit victoires au mois d'avril, dont un triplé en deux sorties le 15. Ce jour-là, la *Luftflotte 5* sort en masse au-dessus du port de Mourmansk. Weißenberger abat un I-16 (identifié comme I-180) du 78 IAP. Au cours de la seconde mission qui se déroule dans l'après-midi, il revendique un MiG et un Hurricane.

Mais, tout ne se passe pas toujours aussi bien. Le 25 avril, les équipages d'alerte décollent à 07h20 pour intercepter une formation de 20 Pe-2 qui se dirige sur Kirkenes. Weißenberger isole deux bombardiers au-dessus de la baie de Motovsky et les descend en flammes l'un après l'autre. Tout à coup, trois Pe-2 surgissent qui cherchent à lui couper la route. Le Bf 110 reçoit plusieurs balles bien placées qui obligent le pilote à rompre l'engagement. Un incendie se

[2] *Jagdgeschwader 5 Eismeerjäger* – W.Girbig – Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1975.
[3] C.Bergström & A.Mikhailov, op. cit.

Le LN+KR, un Bf 110C-4, survole les reliefs encore enneigés de la Norvège probablement vers la fin du printemps 1941. (ECPA-D)

déclare au moteur droit et il regagne *in extremis* la terre ferme où il se pose sur le ventre.

Une journée chargée

Début mai 1942, la 10.(Z)/JG 5 reçoit ses huit premiers Bf 110F-2 (probablement des F-2/trop). Au cours du mois, l'aviation soviétique change de stratégie : elle effectue des raids réguliers et en force contre les principaux aérodromes allemands, à Petsamo, Banak et Kirkenes.

Le 10 mai, bombardiers et chasseurs soviétiques effectuent plusieurs missions dans la journée. À 16h30, une formation de huit Ju 88A escortée par six Bf 110 croise un groupe de cinq SB-2 et neuf Hurricane au-dessus de l'embouchure du fleuve Litsa. Bénéficiant de l'effet de surprise et de l'altitude, les *Zerstörer* plongent sur les Soviétiques. En l'espace de cinq minutes, Weißenberger allonge son palmarès de quatre unités. Le *Starshiy Leytenant* Sergeï Kurzenkov témoigne [4] :

« *Deux de nos appareils crachaient de la fumée. Il s'agissait des avions du* Kapitan *Mozerov et du* Starshiy Lyetenant *Kravchenko. Ils traînaient à l'arrière et se défendaient avec l'énergie du désespoir. Kravchenko a réussi à abattre un Me 110 d'une rafale bien placée à courte distance. Deux Fascistes ont alors concentré leurs attaques sur lui. Tout à coup son avion s'est disloqué sous nos yeux. Mozerov, le cosaque du Kouban, ne pouvait pas leur échapper. Le* Kapitan *Orlov s'est précipité à sa rescousse, mais il était déjà trop tard. Plusieurs Fascistes encerclaient Mozerov. Son avion était touché au moteur et il avait été transformé en brûlot rougeoyant. Pourquoi Mozerov ne sautait-il pas ? Avait-il été tué ? Mais non, il était encore en vie. Il a tiré sur le manche une dernière fois et a percuté le ventre d'un Messerschmitt.* »

Au retour, les pilotes allemands exultent. Ils revendiquent la destruction de douze avions ennemis (venant s'ajouter aux trois autres revendiqués dans la matinée), Theo Weißenberger se taillant la part du lion avec cinq victoires en douze minutes ! En fait, le 2 GSAP n'a perdu « que » cinq appareils sur les neuf engagés. La 10.(Z)/JG 5 n'a enregistré aucune perte.

[4] C.Bergström & A.Mikhailov, op. cit.

Petsamo sous la neige, octobre 1941. Au premier plan, le *Gefreiter* Gerhard Friedrich, radio-mitrailleur de l'*Oberleutnant* H-H. Schmidt à bord du LN+GR. (Collection K. Stenman)

Le LN+CR dans la neige, début 1942. On distingue l'insigne du basset sur le nez de l'avion. (Collection K. Stenman)

Nouveau changement de dénomination

Le 15 mai – soit, à une journée près, exactement huit mois après son arrivée – Weißenberger remporte sa 20ème victoire. À la fin du mois, la *Staffel* s'essaie à un nouveau jeu, la chasse de nuit – si l'on peut dire, puisqu'à cette époque de l'année, le soleil ne se couche pas vraiment. Les Bf 110 courent après les biplans soviétiques qui troublent le sommeil des troupes terrestres. Sans grand succès, d'ailleurs.

Le 15 juin, cinq Bf 110 escortent des Ju 88 qui bombardent un pont de chemin de fer à 500 km au sud de Mourmansk. Ils sont interceptés par des Hurricane et des P-39 dont un est abattu. Au retour, les pilotes allemands célèbrent la 1 500ème sortie de leur escadrille.

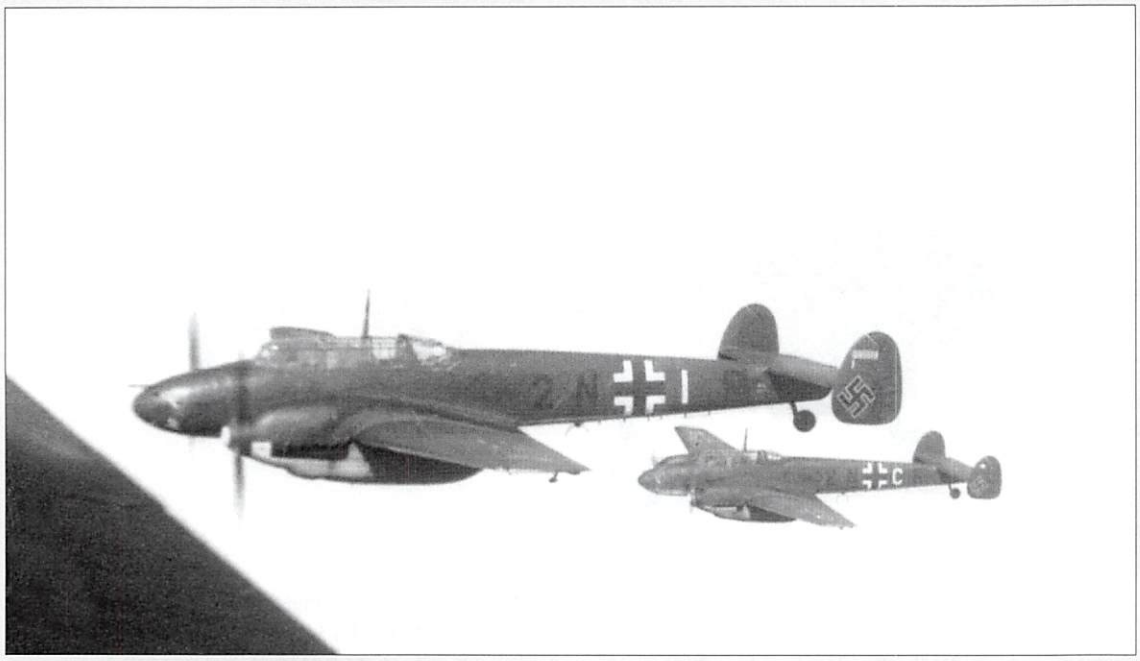
Le 18 juin voit une grosse bagarre au-dessus du port de Mourmansk, principale cible de quatre missions différentes. La 10.(Z)/JG 5 ne remporte aucune victoire, mais elle perd le Bf 110E-2 (WNr. 3759, codé LN+LR) des *Leutnant* Harry Kripphal et *Oberfeldwebel* Erich Kulik, portés disparus après avoir été abattus par la DCA à 30 km à l'ouest de Mourmansk.

Le 26 juin, à la suite de la création d'un IV./JG 5, l'escadrille est rebaptisée 13.(Z)/JG 5. À cette date, ele dispose de dix-huit équipages et de 14 Bf 110 (dont 7 Bf 110F-2).

Un terrible combat aérien au-dessus du port de Mourmansk se déroule le 28 juin. Les pilotes allemands revendiquent cinq victoires; un seul Bf 110 est endommagé, mais il réussit à rejoindre Kirkenes.

Le mois de juillet se passe dans un calme relatif et le mois d'août commence sur le même tempo. Le 13 août, au cours d'une mission d'escorte de Ju 88, dix Bf 110 sont attaqués par deux P-40. Le Bf 110F-2 (WNr. 4547, codé LN+MR) est sérieusement touché à un moteur. Le mitrailleur, l'*Unteroffizier* Fritz Schröder, réussit à abattre l'un des assaillants, mais le Bf 110 perd rapidement de l'altitude. Le pilote, le *Leutnant* Hans-Bodo von Rabenau donne l'ordre d'évacuer au mitrailleur et à son passager, le *Sonderführer* Hans Kuhnke, un correspondant de guerre venu faire un reportage et auquel on avait réservé une mission « sans danger ». L'aile du 110 s'enflamme et l'appareil explose au moment où son pilote tente de le poser sur le ventre; il est tué sur le coup.

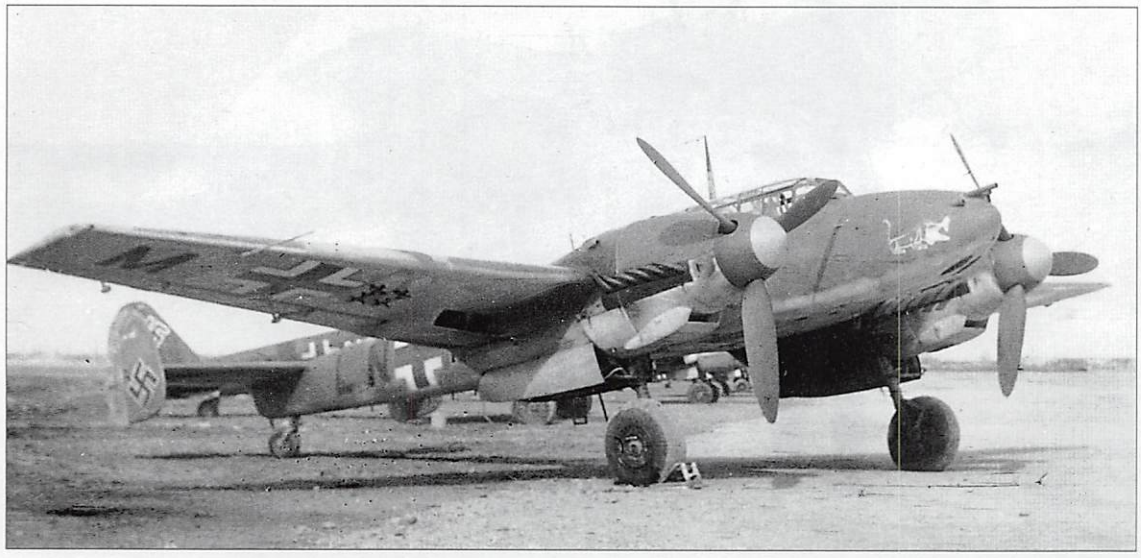
Quatre radio-mitrailleurs posent sur le terrain enneigé de Kirkenes, hiver 1941. À droite, le *Gefreiter* Guntram Weigl qui connaîtra trois atterrissages forcés avec trois pilotes différents en quatre mois. (Collection C. Goss)



Au premier plan, le Bf 110 (LN+IR) de l'*Oberfeldwebel* Theodor Weißenberger arborant onze marques de victoire sur la dérive, ce qui permet de dater la photo du 24 avril 1942, à un jour près.
L'appareil au second plan (LN+CR) porte trois victoires; il est probable qu'il s'agisse de celui de l'*Unteroffizier* Reinhold Fiedler.
La version de ces deux Bf 110 est difficile à identifier, mais il est possible qu'il s'agisse de E-2.
(Collection C. Goss)

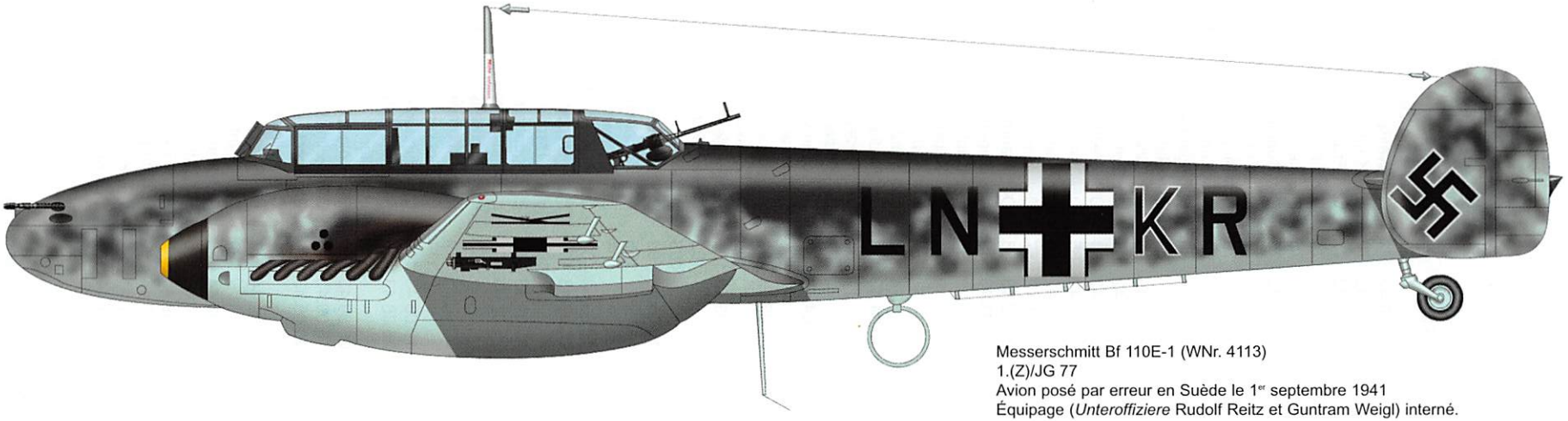
La recherche des deux hommes qui se sont parachutés à 80 km à l'intérieur des lignes soviétiques prend des allures rocambolesques. Schröder rentrera finalement par ses propres moyens quelques jours plus tard. Kuhnke est finalement repéré le lendemain et récupéré par un Arado 196 escorté par deux Bf 110. Mais, au moment où l'hydravion s'apprête à décoller, il est mitraillé par deux MiG-3 surgis de nulle part. Weißenberger et le *Hauptmann* H-H. Schmidt éloignent les deux Russes de l'Arado. Weißenberger abat le premier à moins de 50 mètres d'altitude, tandis que le second et Schmidt s'affrontent dans une passe frontale. Le 110 est atteint de cinq balles dans la cabine et son antenne est arrachée, mais le MiG-3 se réfugie dans un nuage en fumant.
Cependant, l'Arado 196 a été sérieusement endommagé et il ne peut pas repartir. Apparaissent alors six nouveaux chasseurs soviétiques. En infériorité numérique, les deux Bf 110 abandonnent le combat et rentrent à Petsamo vers 14 heures. Ils repartent en fin d'après-midi et aperçoivent les quatre passagers de l'Arado se dirigeant à pied vers les lignes allemandes, distantes de quelque 40 km. Finalement, ceux-ci sont recueillis le lendemain par des troupes d'observation venues à leur rencontre.
Comme le rapporte Werner Girbig [5], la confirmation du second MiG sera fournie par les Soviétiques eux-mêmes à son vainqueur, le *Hauptmann* H-H. Schmidt, lors de l'interrogatoire de celui-ci après sa capture en mars 1944 :
– Puisque vous étiez dans les Zerstörer *à l'été 1942, vous devez connaître le nom du général qui s'est fait descendre dans un Bf 110.*
– ?
– Vous ne voulez pas en entendre parler. Mais nous, nous connaissons l'histoire. Il aurait dû être récupéré par un hydravion, mais nos courageux Faucons rouges ont déjoué la manœuvre.
– Les deux MiG-3 ?
– Ah ! vous êtes au courant alors ?
– Oui, j'y étais. Qu'est-il advenu des MiG ?
– Eh bien ! l'un a fait un atterrissage forcé à 10 km à l'est du lac et l'autre a été porté disparu.

[5] W. Girbig, op. cit.

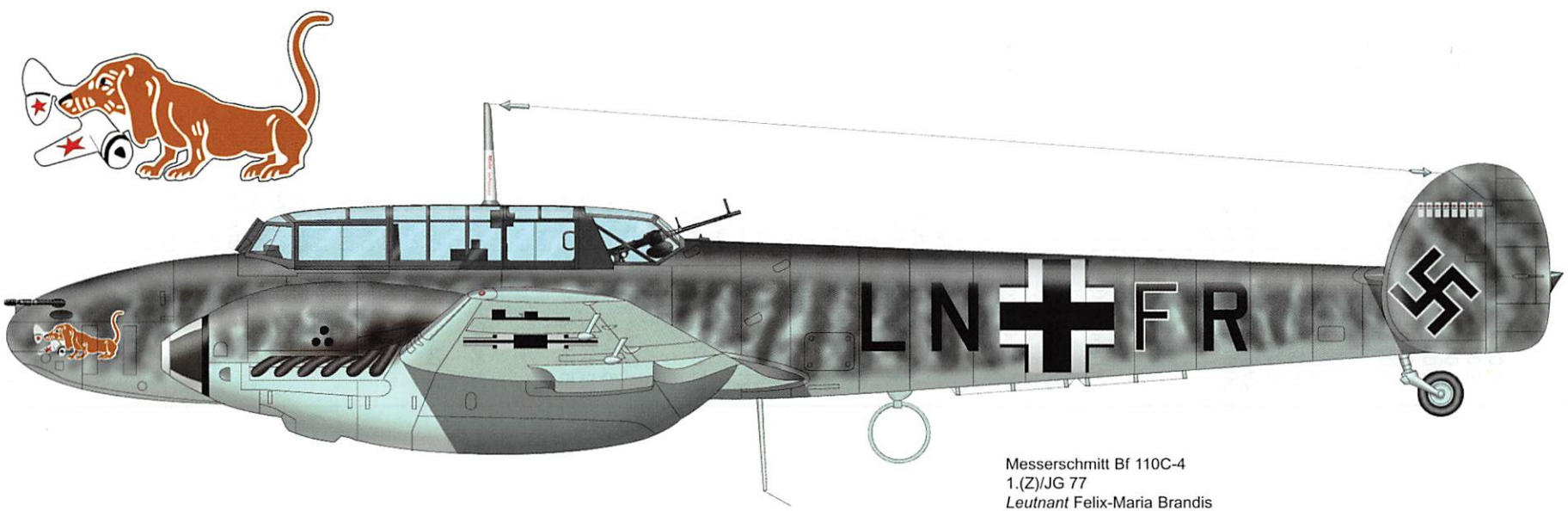


Un Bf 110F-2 (LN+MR) à Kirkenes, été 1942.
Le F-2 ressemblait extérieurement aux premiers modèles G, en particulier la casserole d'hélice était identique.
Les deux différences principales résidaient dans le montage du tube de pitot (sous l'aile sur le F et sur le bord d'attaque sur le G) et dans la forme du nez.
(Collection K. Stenman)

© P-A. Tilley, 2003



Messerschmitt Bf 110E-1 (WNr. 4113)
1.(Z)/JG 77
Avion posé par erreur en Suède le 1er septembre 1941
Équipage (*Unteroffiziere* Rudolf Reitz et Guntram Weigl) interné.



Messerschmitt Bf 110C-4
1.(Z)/JG 77
Leutnant Felix-Maria Brandis
Kirkenes, août 1941.

LES VICTOIRES CONNUES DE LA *Z-STAFFEL*

08.02.41	1	Lt Weyergang	1	Lockheed
09.04.41	2	Lt Brandis	1	Blenheim
15.04.41	3	Lt Brandis	2	Blenheim
01.06.41	4	Lt Brandis	3	Lockheed
19.07.41	5	Lt Schloßstein	1	I-16
21.07.41	6	Lt Schloßstein	2	SB-3
	7	Ofw Munding	1	SB-3
	8	Lt Brandis	4	SB-3
22.07.41	9	Lt Brandis	5	I-18
25.07.41	10	Lt Brandis	6	I-16
28.07.41	11	Lt Franzisket	1	DB-3
29.07.41	12	Ofw Munding	2	I-16
30.07.41	13	Lt Brandis	7	Albacore
	14	Lt Brandis	8	Albacore
	15	Lt Franzisket	2	Albacore
	16	Lt Franzisket	3	Albacore
	17	Lt Schloßstein	3	Albacore
	18	Lt Koch	1	Albacore
15.08.41	19	Lt Hoffmann	1	I-153
	20	Lt Brandis	9	I-18
27.08.41	21	Lt Hoffmann	2	MBR-2
10.09.41	22	Lt Dieterichs	1	I-15
15.09.41	23	Lt Brandis	10	I-16
24.10.41	24	Lt Brandis	11	I-153
	25	Lt Koch	2	I-16
	26	Fw Weißenberger	1	I-153
	27	Ufz Fiedler	1	I-153
	28	Lt Brandis	12	I-16
	29	Lt Reichel	1	I-16
	30	Ufz Fiedler	2	I-153
25.10.41	31	Lt Brandis	13	Hurricane
29.11.41	32	Lt Brandis	14	I-18
18.01.42	33	Oblt Franzisket	4	I-18
	34	Ufz Reitz	1	I-18 (?)
24.01.42	35	Fw Weißenberger	2	I-18
	36	Fw Weißenberger	3	Hurricane
25.02.42	37	Fw Weißenberger	4	Hurricane
	38	Fw Weißenberger	5	Hurricane
	39	Lt Krippahl	1	Hurricane
11.03.42	40	Ufz Fiedler	3	MiG
08.04.42	41	Fw Weißenberger	6	MiG
12.04.42	42	Fw Weißenberger	7	LaGG
15.04.42	43	Fw Weißenberger	8	I-180
	44	Fw Weißenberger	9	MiG
	45	Fw Weißenberger	10	Hurricane
	46	Lt Maul	1	Hurricane
23.04.42	47	Ofw Weißenberger	11	Hurricane
	48	Lt Maul	2	I-180
25.04.42	49	Ofw Weißenberger	12	Pe-2
	50	Ofw Weißenberger	13	Pe-2
10.05.42	51	Oblt Schloßstein	4	Hurricane
	52	Ofw Munding	3	Hurricane
	53	Ufz Fiedler	4	Hurricane
	54	Lt Maul	3	Hurricane
	55	Ofw Weißenberger	14	MiG-3
	56	Ofw Weißenberger	15	MiG-3
	57	Ofw Weißenberger	16	Hurricane
	58	Ofw Weißenberger	17	Hurricane
	59	Ofw Weißenberger	18	MiG-3
	60	Ofw Kupiers	1	Hurricane
	61	Ofw Kupiers	2	MiG-3
	62	Ofw Munding	4	MiG-3
	63	Ofw Munding	5	Hurricane
	64	Ufz Fiedler	5	Hurricane
	65	Ufz Fiedler	6	Hurricane
12.05.42	66	Ofw Weißenberger	19	MiG-3
15.05.42	67	Ofw Weißenberger	20	Hurricane
18.05.42	68	Oblt Kirchmeier	1	Curtiss P-40
26.05.42	69	Ufz Fiedler	7	Hurricane
	70	Ufz Kemnitzer	1	Hurricane
01.06.42	71	Ofw Weißenberger	21	Curtiss P-40
15.06.42	72	Ofw Kupiers	3	Airacobra
24.06.42	73	Oblt Franzisket	5	Hurricane
	74	Ufz Fiedler	8	Hurricane (?)
	75	Ufz Fiedler	9	Airacoba (?)
25.06.42	76	Ofw Kupiers	3	Hurricane
28.06.42	77	Oblt Franzisket	6	Hurricane
	78	Ofw Munding	6	Hurricane
	79	Ofw Kupiers	4	Curtiss P-40
	80	Lt Ziegenhagen	1	Hurricane
	81	Ofw Munding	7	Airacoba
08.07.42	82	Ufz Blickle	1	Hurricane
13.08.42	83	Ufz Schröder	1	Curtiss P-40
14.08.42	84	Ofw Weißenberger	22	MiG-3
08.09.42	85	Ofw Weißenberger	23	Yak-1
20.09.42	86	Ufz Fiedler	10	MiG-3
07.11.42	87	Oblt Maertins	1	Pe-2
21.02.43	88	Oblt Maertins	2	Pe-2
29.03.43	89	Ofw Kupiers	5	Hampden
	90	Ofw Kupiers	6	Hampden
	91	Ofw Kupiers	7	Pe-2
	92	Ofw Kupiers	8	Pe-2
	93	Oblt Maul	4	Pe-2
10.04.43	94	Ufz Fiedler	11	Pe-2
	95	Ufz Friederich	1	Hampden
	96	Ufz Fiedler	12	Pe-2
25.04.43	97	Lt Wollenweber	1	Pe-2
	98	Lt Schwab	1	Pe-2
01.05.43	99	Lt Schwab	2	Pe-2
	100	Ofw Renke	1	Hampden
07.05.43	101	Ufz Fiedler	13	DB-3
	102	Ofw Becker	1	DB-3
	103	Ufz Fiedler	14	Hampden
10.05.43	104	Oblt Kirchmeier	2	Pe-2
	105	Oblt Kirchmeier	3	Pe-2
	106	Lt Wollenweber	2	Pe-2
12.06.43	107	Oblt Maul	5	P-40
15.06.43	108	Hptm Treppe	1	Boston II
	109	Hptm Treppe	2	Boston II
20.07.43	110	Lt Ziegenhagen	1	Pe-2
25.07.43	111	Lt Ziegenhagen	2	Pe-2
	112	Oblt Kohlweiß	1	Pe-2
	113	Oblt Kirchmeier	4	Pe-2
	114	Ofw Becker	2	Pe-2
10.08.43	115	Ufz Wunderle	1	Pe-2
26.08.43	116	Oblt Kohlweiß	2	Il-2
	117	Lt Müller	1	Il-2
06.09.43	118	Ofw Kolodziej	1	Pe-2
16.09.43	119	Ofw Rollnick	1	Boston II
20.09.43	120	Ufz Borck	1	Boston
	121	Ofw Rollnick	2	Airacobra
16.01.44	123	Ufz Hess	1	LaGG-5
	124	Lt Ziegenhagen	3	LaGG-3
30.03.44	125	Ofw Mack	1	Beaufighter
18.04.44	126	Fw Bäthge	1	Beaufighter
28.09.44	?	Hptm Treppe	?	B-24
03.10.44	?	Lt Bäthge	?	B-24
14.11.44	?	Ofw Kupiers	?	B-24
15.11.44	?	Ofw Kupiers	?	B-24

Le quantième des victoires individuelles (4ème colonne) ne concerne que le total remporté avec la *Z-Staffel*, sans tenir de compte de possibles victoires antérieures avec d'autres unités.

Liste aimablement communiquée par Chris Goss.

Theo Weißenberger
L'as du grand Nord

Theodor Weißenberger est né en décembre 1914. Très jeune, il travaille avec son père, jardinier de son état. La guerre va cependant chambouler son plan de carrière. Il incorpore la Luftwaffe fin 1940, il est alors âgé de 26 ans. Il est affecté en septembre 1941 à la 1.(Z)/JG 77 avec laquelle il va particulièrement se distinguer en remportant 23 victoires en onze mois. Le 10 septembre 1942, promu entre-temps *Oberfeldwebel*, il est transféré à la 6./JG 5 volant sur Bf 109, où il ne tarde pas à passer officier.

Son palmarès atteint 38 victoires quand il décroche la *Ritterkreuz* le 13 novembre 1942. En juin 1943, il prend le commandement de la 7./JG 5, puis de la 6./JG 5 en septembre. Promu *Oberleutnant*, il est décoré des Feuilles de chêne le 2 août pour sa 112ème victoire. Son ascension se maintient au même rythme, *Kommandeur* du II./JG 5 le 27 avril 1944 avec le grade de *Hauptmann*, il devient *Kommodore* de la JG 5 le 1er juin. Sa brève apparition dans le ciel de Normandie est fructueuse : 25 victoires contre les Alliés occidentaux en un mois et demi. Il obtient sa 200ème victoire à cette occasion, un Spitfire abattu près de Rouen le 25 juillet.

***Major* et *Kommandeur* du I./JG 7 en novembre 1944, il prend le commandement de l'escadre en janvier 1945. Il ajoute 8 nouvelles victoires à son palmarès sur Me 262 avant la fin de la guerre. Il aurait dû recevoir les Épées, mais la cessation des hostilités le privera de cette décoration.**

Passionné de sport automobile, il participe à de nombreuses courses après sa sortie de captivité en 1946. L'anneau du Nürburgring lui sera fatal le 10 juin 1950.

L' Arado 196, probablement du I./BFGr 196, abandonné après l'échec du sauvetage de l'équipage du Bf 110 abattu le 13 août 1942.
(Collection K. Stenman)

Série noire

L'escadrille étant entièrement équipée en Bf 110F-2 en septembre 1942 (13 Bf 110F-2 et 2 Bf 110E-2 en compte au premier du mois), elle est de plus en plus fréquemment engagée dans des missions de bombardement. Le 2 du mois, elle exécute deux missions contre le terrain de Murmachi. Au retour de la seconde, le moteur gauche du LN+NR (WNr. 4560) lâche au moment où il se présente à l'atterrissage à Kirkenes. L'*Oberfelwebel* Kurt Frenzel et l'*Unteroffizier* Paul Hemmestedt sont tués. La même mésaventure survient à Weißenberger, mais il vole à une altitude suffisante pour se poser sans encombre. Deux jours plus tard, un équipage (*Unteroffizier* Bruno Assmuss et *Gefreiter* Erwin Härtel) chargé de convoyer un Bf 110F-2 neuf de Pori à Kirkenes disparaît sans laisser de trace.

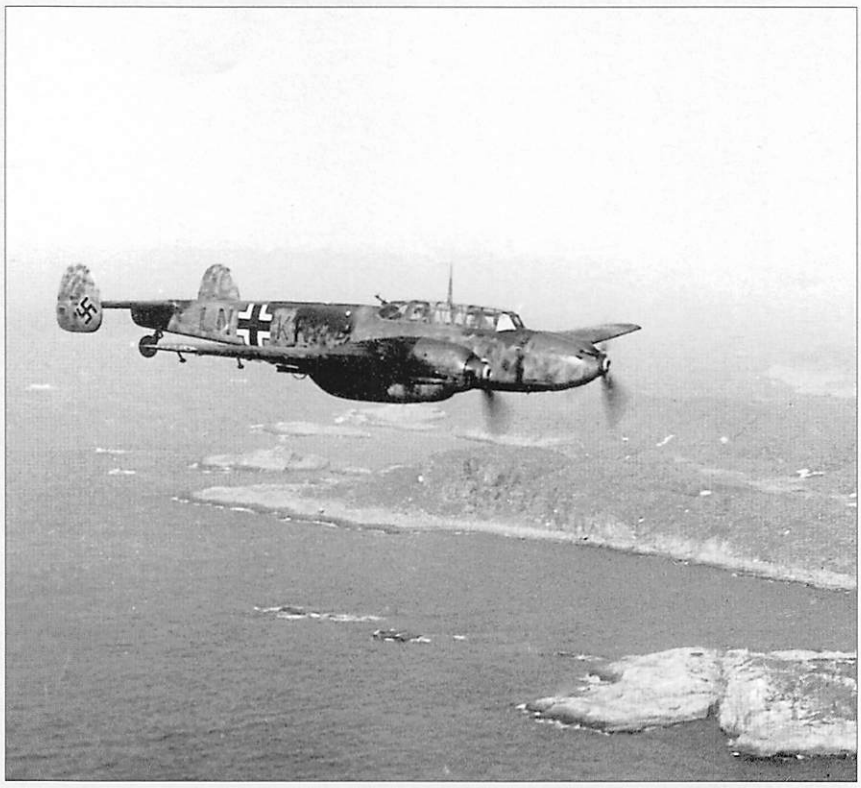
Le 8 septembre, Theo Weißenberger revendique sa 23ème victoire (un Yak-1). Quelques jours plus tard, il est transféré à la 6./JG 5 sur monomoteur. L'ascension de cet as de la Luftwaffe va alors être fulgurante; il dépasse les 100 victoires le 4 juillet 1943 (soit 81 victoires remportées en neuf mois et demi) et les 150 le 25 mars 1944. Il est remplacé à la 13.(Z)/JG 5 par l'un de ses frères, Otto.

La fin de l'année 1942 apporte son lot de brouillard, de neige et de visibilité réduite qui réduisent considérablement les activités de la Luftwaffe en général et de la 13.(Z)/JG 5 en particulier. Fin octobre, le maréchal Göring ordonne que 20% du personnel technique soient transférés à l'infanterie, ce qui n'arrange pas les affaires de l'escadrille dont les effecitifs en « hommes noirs » n'étaient déjà pas pléthoriques.

Le 11 octobre se déroule un tragique accident sur le terrain de Kirkenes. Le Bf 110F de Karl-Fritz Schloßstein est chargé de bombes pour une mission qui est finalement décommandée. L'armurier, le *Flieger* Lucas Kulturer, entreprend de décharger mais les bombes, mais il fait une fausse manœuvre et l'une des charges explose. L'armurier est tué et l'avion pulvérisé. Des débris volent dans tous les sens et un gouvernail tombe au milieu d'un groupe de pionniers, tuant une vingtaine de soldats.

Dans le courant du mois de décembre, l'escadrille est déplacée à Kemijärvi où elle est saluée par plusieurs raids de l'aviation soviétique, notamment le 25 décembre et le 1er janvier 1943; en cette seconde occasion, deux F-2/trop sont légèrement endommagés par des bombes.

En janvier 1943, les effectifs de la 13.(Z)/JG 5 vont fondre à



Un Bf 110E en patrouille au-dessus d'un fjord. Deux appareils de cette version, portant la même immatriculation (LN+KR) ont été perdus par la 1.(Z)/JG 77. Le premier, le 1er septembre 1941, s'est posé par erreur en Suède et le second est tombé le 15 décembre 1941 près de Rovaniemi à la suite d'un combat aérien. (Collection K. Stenman)

la suite de la perte de 8 appareils, détruits ou fortement endommagés par accident ou par bombardement aérien. Il faut attendre le début avril pour qu'elle revienne à une dotation normale. La série noire se poursuit le 9 février, lorsque l'*Unteroffizier* Otto Weißenberger doit effectuer un atterrissage forcé à 10 km au sud d'Alakurtti à la suite d'une panne de moteur. Theo ne laisse le soin à personne d'aller chercher son frère le lendemain à bord d'un Fi 156.

Le 28 février, l'*Oberleutnant* Oskar Maertins, qui a remporté sa seconde victoire sept jours plus tôt, est descendu par des chasseurs soviétiques au cours d'un bombardement de la voie ferrée de Mourmansk. Maertins sera abattu par des troupes russes et son radio, l'*Unteroffizier* Hans Steinbeck, envoyé en captivité.

Fin février, la 13.(Z)/JG 5 touche ses trois premiers Bf 110G-2. Elle sera entièrement transformée sur G-2 courant août. Le 14 mars, Karl-Fritz Schloßstein casse l'un des trois G-2 (WNr. 5213) en se retournant à l'atterrissage lors du transfert d'une partie de l'escadrille à Kirkenes. Lui-même et son radio (le *Feldwebel* Gerhard Friedrich) ne sont que légèrement blessés.

Theo Weißenberger de retour d'une mission victorieuse, probablement vers avril ou mai 1942. (ECPA)

Un été pourri

Alors qu'au sol, le front jouit d'un calme relatif (à tel point que les Allemands le surnomment *die Front ohne Kampfhandlungen*, le front sans action de guerre), dans les airs la situation est différente. Le ravitaillement allié en avions de combat commence à peser sur la conduite des opérations. Les premiers B-25 ont fait leur apparition fin février et les Boston, Tomahawk et Airacobra attaquent en nombre toujours croissant. Enfin, les Allemands font aussi connaissance avec le Yak-7 le 15 mars.

À la mi-avril, l'escadrille abandonne progressivement son ancien code tactique « LN+_R », remplacé par un plus classique « 1B+_X ».

La 13.(Z)/JG 5, qui est plutôt utilisée pour le bombardement, en découd assez peu avec l'aviation soviétique au cours du printemps. Elle ne remporte que dix victoires pendant les quatre premiers mois de l'année. Le 1er mai, un convoi côtier, protégé par un *Schwarm* de Bf 110, est attaqué par une quinzaine de DB-3 escortés par des Pe-2. L'un de ces derniers abat instantanément l'appareil (Bf 110F-2 WNr. 5079, codé 1B+FX) de l'*Oberfeldwebel* Wolfgang Renke et *Unteroffizier* Helmuth Reiher. Il tombe dans l'océan arctique et s'enfonce aussitôt. Renke est recueilli par un mouilleur de mines, mais Reiher, qui n'a probablement pas eu le temps de s'extraire de l'avion, périt noyé.

Kirkenes est régulièrement attaqué par les bombardiers frappé de l'étoile rouge, en particulier le 7 mai lorsqu'une importante formation de DB-3 et de Hampden, escortée par des Pe-2, est interceptée par une patrouille d'alerte. Trois bombardiers sont revendiqués, dont deux par l'*Unteroffizier* Reinhold Fiedler, dont ce sont les 13ème et 14ème victoires. Seul un avion est légèrement endommagé à l'atterrissage côté allemand.

Le mois de juin sera nettement défavorable à la 13.(Z)/JG 5. Celle-ci est chargée de la protection des convois qui cabotent le long de la côte norvégienne et ses effectifs sont répartis entre Berlevaag, Vardö et Kirkenes pour plus d'efficacité. Le 19 juin, après un décollage sur alerte depuis Kirkenes, trois Bf 110 sont attaqués par surprise par des Pe-2. L'*Unteroffizier* Günther Friedrich et son radio, l'*Unteroffiier* Albert Denzer, sont abattus et s'écrasent à une quinzaine de kilomètres à l'ouest d'Ekkerö. Ils sont tués tous les deux. Trois jours plus tard, une faute de pilotage à l'atterrissage coûte la vie aux *Unteroffiziere* Karl-Friedrich Herrmann et Alois Herrmann. Le 23 juin, après un échange de tirs avec des bombardiers soviétiques, le Bf 110F-2 (WNr. 5096, codé LN+DR ou CR) doit être évacué par son équipage (*Oberfeldwebel* Karl Becker et *Unteroffizier* Ottmar Werz).

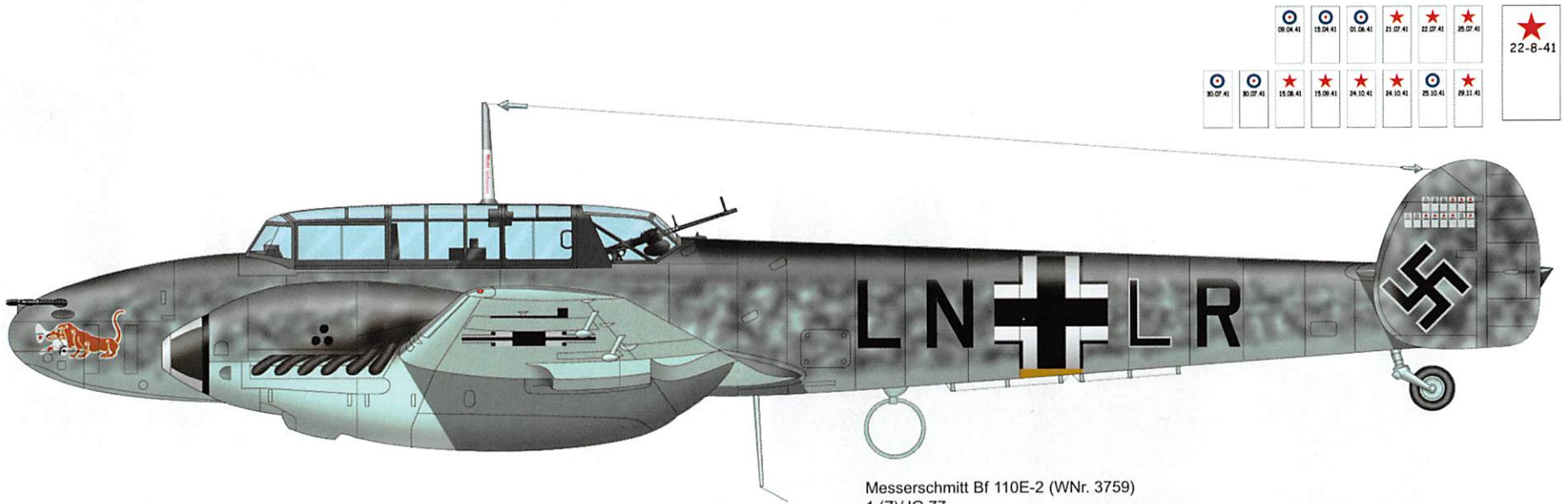
Pour compenser les quatre avions détruits et les deux endommagés dans le courant du mois de juin, la 13.(Z)/JG 5 doit se contenter de trois victoires, dont deux attribuées à un nouvel arrivant, le *Hauptmann* Herbert Treppe.

Un nouveau *Staffelkapitän*

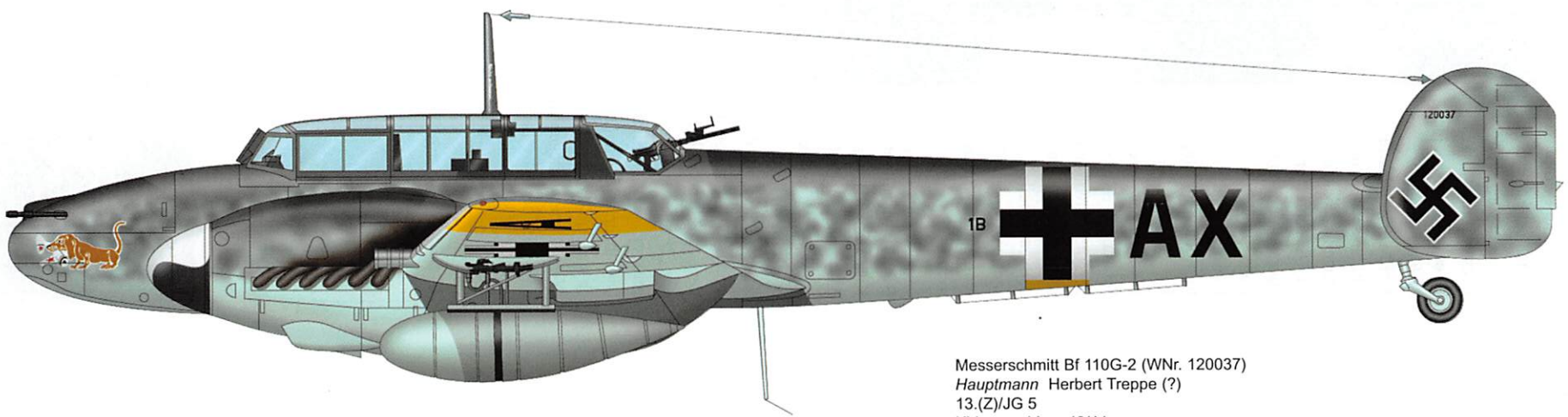
Le 25 juillet, lors de l'interception d'une formation de Pe-2 près de Nyhavn, l'*Oberleutnant* Peter Kohlweiß, après avoir abattu un bombardier, est attaqué par plusieurs P-39. Son radio, le *Feldwebel* Robert Hink, est tué d'un obus dans la tête. Malgré les dégâts subis, Kohlweiß peut revenir au terrain. L'escadrille revendique en tout quatre Pe-2.

Le mois d'août est relativement calme avec peu d'engage-

© P-A. Tilley, 2003



Messerschmitt Bf 110E-2 (WNr. 3759)
1.(Z)/JG 77
Avion abattu par la DCA à Mourmansk le 18 juin 1942.
Équipage (*Leutnant* Harry Kripphal et *Oberfeldwebel* Erich Kulik) porté disparu.
L'appareil porte les marques de victoire de l'*Oberleutnant* Felix-Maria Brandis, tué le 2 février 1942 à bord de son avion habituel (LN+AR). Cet appareil serait-il un « mulet » ?



Messerschmitt Bf 110G-2 (WNr. 120037)
Hauptmann Herbert Treppe (?)
13.(Z)/JG 5
Kirkenes, hiver 43/44.

L'équipage *Oberleutnant* Hans Kirchmeier (à gauche) et *Unterofizier* Walgter Siffert, à Kirkenes en mai 1942. (ECPA-D)

ments aériens, l'escadrille étant employée en majorité à escorter des convois côtiers. C'est au cours de l'une de ces missions que les *Oberleutnant* Kohlweiß et *Leutnant* Müller abattent un Il-2 chacun le 26 août.

Le 6 septembre, au cours d'une interception de bombardiers-torpilleurs soviétiques, le Bf 110G de l'*Oberfeldwebel* Johann Kolodziej percute involontairement un Hampden. Les deux appareils explosent en vol, entraînant leur équipage dans la mort.

Le 21 septembre, dix Bf 110 décollent de Kirkenes à destination de Stavanger. Leur mission est d'assurer la protection du croiseur lourd *Lützow* qui doit quitter l'Altafjord où il s'est réfugié pour subir des réparations dans le port allemand de Gotenhafen. Plusieurs escales ont été réservées aux équipages de la 13.(Z)/JG 5, mais ceux-ci, peu familiarisés avec les terrains de Bödö, Drontheim et de Herdla, cassent du bois en cours de route, de sorte qu'ils n'arrivent qu'à six à Stavanger. L'appareil de l'*Oberleutnant* Ziegenhagen est même touché au moteur par un navire de *flak* ! Le voyage du *Lützow* se déroule sans encombre, de sorte que les Bf 110 sont de retour à Kirkenes le 27 septembre.

Dès son arrivée, le *Hauptmann* Schloßstein est informé qu'il est mûté à l'état-major de la *Luftflotte* 5. Il est remplacé temporairement par l'*Oberleutnant* Hans Kirchmeier, puis de manière définitive par le *Hauptmann* Herbert Treppe.

La fin de l'année 1943 s'écoule sans grand relief. L'arrivée de l'hiver entraîne un ralentissement des sorties. Aucune victoire n'est enregistrée au cours des trois derniers mois de l'année. La 13.(Z)/JG 5 passe pour la première – et la dernière – fois les fêtes de Noël à Kirkenes, mais alors que le personnel n'aspire qu'à s'amuser, les événements se précipitent.

Le 26 décembre, le *Scharnhorst* est coulé au large du cap Nord par la flotte britannique alors qu'il donnait la chasse à un convoi allié. De ses 1 800 hommes d'équipage, seuls 36 survivront. À Kirkenes, comme un peu partout en Norvège et en Finlande, c'est le branle-bas de combat. Cependant, le temps s'en mêle et une tempête de neige empêche tout

Ce Bf 110G-2 portant le nouveau code tactique (1B+AX) est probablement celui du *Staffelkapitän*, le *Hauptmann* Herbert Treppe. (Collection K. Stenman)

décollage pendant quarante-huit heures. Enfin, le 28, deux groupes de quatre Bf 110 chargés de bombes s'envolent vers 9 heures pour attaquer la flotte britannique. Mais la brume est le meilleur atout de cette dernière. Après deux heures de vaines recherches, les Bf 110 font demi-tour. Le lendemain, les avions sont cloués au sol par un épais brouillard.

Adieu à Kirkenes

Le 7 janvier 1944, quatre équipages sous les ordres de l'*Oberleutnant* Helmuth Ziegenhagen sont rattachés à une nouvelle unité, baptisée *Nahkampfgruppe Kiestinki*, du nom de sa base. Ce groupe d'appui rapproché, commandé par le *Major* Wolf, est chargé de harceler la voie ferrée de Mourmansk. Cela commence plutôt mal, puisque le 13 janvier, le Bf 110G-2 (1B+HX) du *Leutnant* Helmut Müller est touché au moteur droit par un obus de DCA près de Kousema. L'appareil effectue un atterrissage forcé au cours duquel le radio, l'*Unteroffizier* Gerhard Sarodnik est blessé. Les deux hommes regagneront leurs lignes quelques jours plus tard.

Les équipages détachés rentrent à Kirkenes à la fin du mois. Le 13 février, le *Hauptmann* Treppe reçoit l'ordre de transférer son escadrille à Herdla, dans le sud de la Norvège. Les *Zerstörer* quittent ainsi le front Est pour faire face aux Alliés occidentaux.

Le 30 mars, huit Bf 110 montent la garde au-dessus du navire-atelier *Monte Rosa* et de quatre navires de *flak* qui naviguent en direction de l'Altafjord où le *Tirpitz* a été endommagé par un raid de la RAF au début du mois. Tout à coup surgissent 18 Beaufighter, dont 6 armés d'une torpille. L'*Oberfeldwebel* Albert Mack revendique la seule victoire du côté allemand, mais avec son radio (*Unteroffizier* Rolf Möbius), il est porté disparu à l'issue du combat.

À la mi-juillet, un nouveau IV./ZG 26 est mis sur pied. La 13.(Z)/JG 5 est alors incorporée à ce nouveau groupe sous la dénomination de 10./ZG 26. Le *Hauptmann* Herbert Treppe en conserve le commandement et l'escadrille garde aussi son code tactique « 1B ». La *Küstenstaffel Krim* avec ses Bf 110G sous les ordres du *Hauptmann* Klimmer devient 12./ZG 26 (code tactique « 1K ») et ce n'est qu'en novembre 1944 que la 11./ZG 26 sera formée sous les ordres du *Hauptmann* von Ruchow.

Le 28 septembre, Treppe accomplit l'exploit d'abattre un Liberator du N° 206 *Squadron* au large de Lister. Le 30 octobre, il est promu *Kommandeur* du IV./ZG 26 et la 10./ZG 26 emménage à Trondheim sous les ordres du *Leutnant* Peter Bäthge.

La fin

Début avril 1945, un nouveau II./JG 5 est créé sous les ordres de Treppe. Il rassemble ce qu'il reste du III./JG 5 et du IV./ZG 26. La 7./JG 5 du *Leutnant* Kupiers récupère les Bf 110 des ex-10. et 12./ZG 26. Les pilotes de *Zerstörer* ont été pour la plupart transformés sur Bf 109 à partir du début mars 1945.

Le groupe est transféré à Herdla le 2 avril. Le *Leutnant* Peter Bäthge, victime d'une panne de moteur à bord d'un Bf 109, s'abîme en mer. Il périt noyé. Le lendemain, le *Feldwebel* Martin Wunderle décolle de Trondheim à bord d'un Bf 109. Il a pris avec lui l'un des bassets mascottes, Lockheed. Il semble que celui-ci se soit emmelé les pattes dans les câbles du gouvernail de direction. Devenu incontrôlable, le Bf 109 s'écrase peu après le décollage, causant l'ultime perte humaine de la *Zerstörerstaffel*.

Ainsi s'achève tragiquement l'existence de cette escadrille unique par le fait qu'elle a combattu du début jusqu'à la fin à partir du sol norvégien, tantôt contre les Occidentaux, tantôt contre les Russes et toujours sur Bf 110. Elle a remporté environ 130 victoires, pour la perte de 38 navigants tués, 8 disparus et 3 prisonniers.

Ravitaillement du Bf 110G-2 codé 1B+IX à Stavanger-Sola lors de l'opération de protection du croiseur *Lützow* fin septembre 1943.
On remarque sur la photo du bas le filtre tropical du moteur gauche monté sur le bord d'attaque de l'aile. Sur le moteur droit, le filtre se trouvait sur le côté gauche du capot moteur et au-dessus de l'aile. Entre autres aménagements, les versions tropicales disposaient de pneus recouverts d'une peinture blanche spéciale pour les protéger du soleil. (Bundesarchiv)

Bibliographie

Jagdgeschwader 5, Eismeerjäger – W.Girbig – Motorbuch, Stuttgart, 1975.
Luftwaffe Suomessa (vol. 1 et 2) – O.Anttonen & H.Valtonen – 1976/1980.
Black Cross-Red Star (vol. 1 et 2) – C.Bergström & A.Mikhailov – Pacifica, 2000/2001.

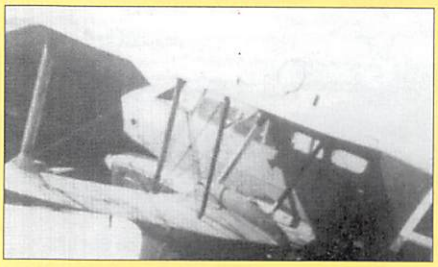
L'auteur tient à remercier Kari Stenman et Chris Goss pour leur aide précieuse.

REÇU 5 SUR 5

Comments welcome

Un nouveau excellent numéro d'Aéro-Journal. Je souhaiterais cependant apporter quelques commentaires.
– page 14 : le Vampire TG340 était aux couleurs britanniques standards, c'est-à-dire Sea Gray Medium dessus et PRU Blue dessous;
– page 20 : le DH.89 HG720, tel qu'il est représenté, a soit subi une transformation radicale du nez, soit percuté la porte du hangar qu'on aurait oublié d'ouvrir;
– page 34 : la MSFU disposait de trois codes, LU, KE et NJ et peut-être aussi XS, qui ne semble pas avoir été utilisé;
– page 37 : je pense que les codes du Warwick devaient être rouges et non noirs. Sur la photo de la page 35, le « R » apparaît noir, mais il semble avoir été repeint récemment et le rouge serait en fait plus frais;
– page 52 : l'article sur les bombardiers de la RAF prouve que l'armée de l'Air n'avait pas l'exclusivité en matière d'avions laids et patauds;
– page 74 : la photo du service commercial avec son équipement moderne me donne l'entière confiance que ma demande de réabonnement sera traitée avec rapidité et efficacité.

M. Barratt (Coventry - UK)



Le gros plan sur le nez montre une échancrure trop importante pour être le logement du phare. Ce n'est ni une ombre ni une bâche qui recouvre le nez. Nous avons pensé qu'il pouvait s'agir d'une plaque de verre montée dans le nez, ce qu'en anglais vous appelez *a field modification*.

En ce qui concerne le Warwick, la question est très complexe, les photos montrant une grande diversité dans la couleur des codes. Nous avons fait ce choix et nous voulons bien admettre qu'il n'est peut-être pas le bon. En tout cas, sur celui-ci les codes sont noirs.

En ce qui concerne votre réabonnement, il a déjà été traité par nos collaboratrices avec leurs petits bras musclés et leurs agiles doigts de fée.

Profils à bascule

Tout en vous exprimant mon admiration pour la qualité exceptionnelle des profils de M. Tilley – de loin les meilleurs de toute la presse spécialisée (pas d'hyper-réalisme avec « effet édredon » et des rivets gros comme un bouchon de réservoir, comme on en trouve chez certains de vos confrères) – je voulais vous faire part d'une petite critique : je n'aime pas les pages à l'italienne qui donnent le torticolis. Serait-il envisageable d'avoir toutes les pages de profils verticales (en mode portrait) ?

A. Chaumier (59)

Les pages à l'italienne sont réservées aux avions d'une certaine taille (en général des multimoteurs). Leur nombre est habituellement très limité (2 dans le n° 29, 6 dans le n° 30, 2 dans le n° 31). Si nous devions publier les profils « en mode portrait », la réduction serait telle que les avions deviendraient minuscules et les détails perdraient leur lisibilité. Nous nous rendons bien compte qu'il n'est pas très pratique de basculer le magazine mais, nous souhaitons conserver une taille convenable pour les gros avions.

Désaveu de paternité

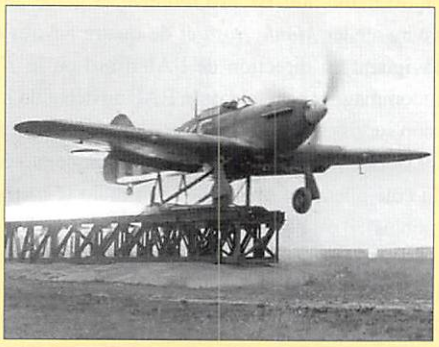
Au risque d'être considéré comme un coupeur de cheveux en quatre, je signale que le Douglas B-18A n'est pas un DC-3 militarisé (cf Aéro-Journal n° 30, page 30 : *Les Hawk américains*).
Le DC-3 militarisé sera défini par les versions de transport C-47 à C-53, C-68, C-84, C-117 et C-129 pour l'USAAF et R4D pour la Navy et les Marines.
La série des B-18 Bolo est issue du DB-1 (Douglas Bomber 1) répondant à une demande de l'Army Air Corps pour le remplacement du Martin B-10. Afin de réduire les délais de mise en œuvre, certains éléménts existants furent utilisés : ailes, train et parties arrière provenant de la série des C-39, version militaire du DC-2, ayant une partie centrale d'ailes et une dérive de type DC-3. Le fuselage, par contre, est entièrement redessiné, bien plus volumineux. Seront ajoutées également quelques modifications : les ailes deviennent médianes et leur envergure augmentée par l'ajout de nouveaux saumons plus arrondis (passant ainsi de 25,90 m à 27,28 m) et les moteurs sont des Wright R1820-45 à la place des R1820-55.
Si donc on fait une comparaison succincte entre les différents modèles, on constate que le B-18 est mis en production en 1936, alors que le DC-3 n'en est qu'à l'obtention de son CdN. Le premier DC-3 militarisé (le C-41A) ne sera pris en compte qu'en septembre 1939 et le premier C-47 le 23 décembre 1941.

G. Fruchart (64)

Catapulte

Un petit commentaire sur l'article consacré aux chasseurs « catapultés » paru dans le dernier numéro. *Stricto sensu*, ces avions n'étaient pas catapultés. Ils étaient posés sur un chariot qui roulait sur deux rails; il n'existait aucun système permettant d'accélérer le chariot ou l'avion. La poussée nécessaire au décollage était fournie par trois fusées à poudre (cordite) fixées de chaque côté du chariot.
On voit sur la photo le même Hurricane que celui qui figure en page 31 en train d'être lancé.

Phil Butler



L'accident de Henri Soulat

Ce n'est pas le 16 mars 1942 mais le 4 décembre 1941 que le sergent Henri Soulat, radio-mitrailleur au *Lorraine*, fut blessé au cours d'une collision au décollage entre plusieurs Blenheim.
Le 23 novembre 1941, sur le Bleinheim n° 5, avec son équipage, composé du sergent pilote Georges Fifre, pilote, et du capitaine Pierre de Maismont, officier observateur de la Légion étrangère, il avait rejoint le groupe de bombardement *Lorraine* en opérations depuis deux jours avec le 270 *Wing*, composé des 11, 45 et 84 *Squadrons* sur Blenheim Mk IV.
Dès le lendemain matin, l'équipage du n° 5 effectue sa première sortie. C'est au départ de sa 7ème mission, quelques jours après, que l'accident eut lieu le 4 décembre 1941.
Ce matin-là, trente neuf appareils doivent assurer la mission dont six du *Lorraine*. Le terrain LG 075 est installé sur un plateau qui forme un dos d'âne. À une extrémité se trouve le *Lorraine*; à l'autre est stationné le 45 *Squadron* qui fournira lui aussi six avions. Lors des décollages, un nuage de poussière s'élève au-dessus du terrain et gêne fortement les derniers pilotes. Il est donc convenu que le décollage se fera par patrouilles de trois appareils et que le signal en sera donné par une fusée rouge.
L'équipage du n° 5 décollera avec la première patrouille. Les équipages s'engouffrent dans leurs appareils et attendent le moment du départ. Voici que la fusée monte dans le ciel. Les trois premiers avions français s'alignent et commencent à rouler face au sud-est. La course s'accélère et soudain les Blenheim du *Lorraine* se trouvent nez à nez avec trois avions du 45, décollant en sens inverse.
Deux avions s'écrasent, un anglais dont les bombes explosent et un français, le n° 5 du sergent Fifre, qui passe sur le dos. Le jeune sergent pilote est retiré des décombres, la boite crânienne défoncée. Le capitaine de Maismont est emmené avec une fracture du crâne. Il faudra plusieurs dizaines de minutes pour dégager le sergent Soulat, indemne mais choqué par la tragédie. Il faut beaucoup de précautions pour le calmer et l'emmener à l'infirmerie.
Le sergent Fifre, 21 ans, mourra dans la nuit. Le capitaine de Maismont, très sérieusement blessé, retournera dans son arme d'origine, la Légion étrangère et participera à la bataille de Bir Hakeim.

Y. Morieult (Metz, 55)

Henri Soulat (au centre) au GR 3/33 *Périgord* en 1945. (Photo E. Müller)

MISS LATRINE OF 1930

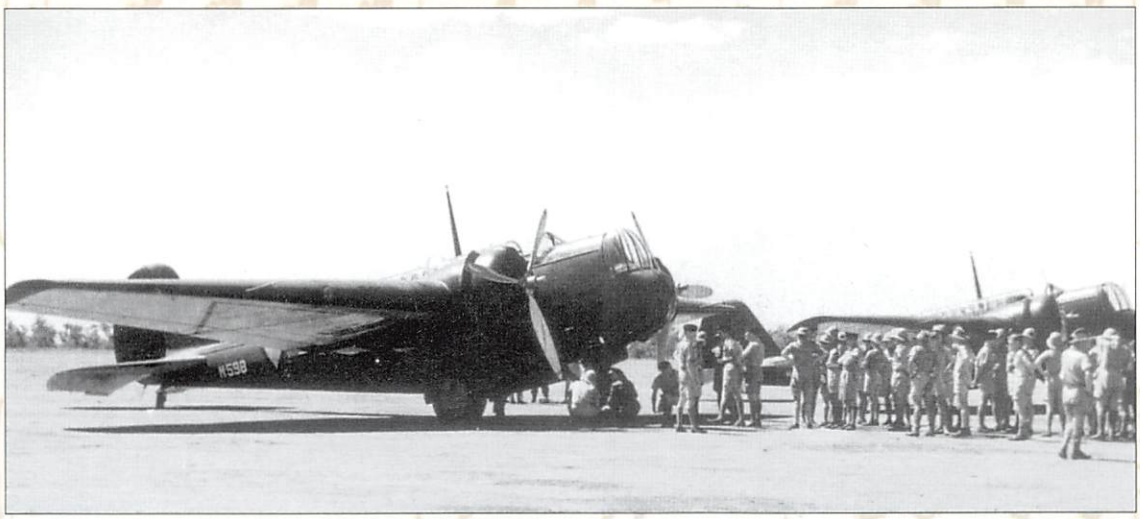
Jim Grant

En 1935, les Pays-Bas se rendent compte que le meilleur moyen de défendre les Indes néerlandaises est de construire une puissante force aérienne constituée de bombardiers capables de détruire une flotte d'invasion venant par mer. Cette stratégie n'est pas acceptée par tous, en particulier la Marine qui a peur de voir ses crédits fondre au profit de l'Armée qui contrôle l'aviation; elle met alors en avant le fait que ses hydravions peuvent faire le même travail sans que de nouvelles et coûteuses pistes soient construites.

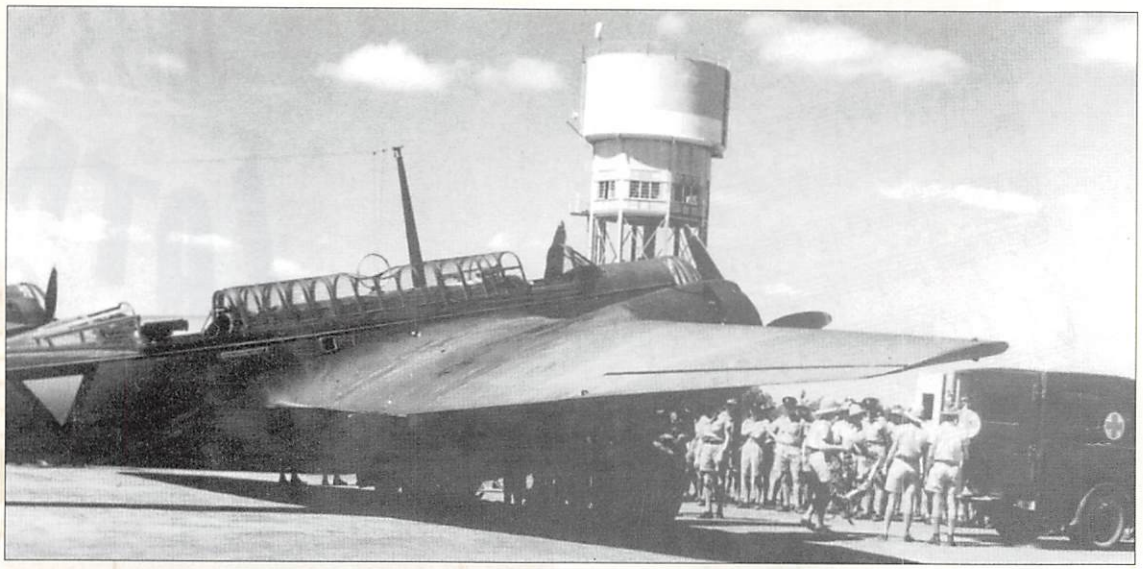
La proposition de l'Armée est finalement entérinée et, pour répondre aux appels d'offre qui sont lancés, en octobre 1935, la compagnie Martin offre son modèle 139. Malgré la contre-offensive commerciale de Fokker qui présente son modèle T-V, les Pays-Bas finissent par commander 13 Martin 139WH-1 le 27 février 1936. Ce nombre passe ultérieurement à dix-neuf appareils. D'autres commandes vont suivre et le total de Martin commandés atteint 120 exemplaires, répartis en M139WH-1, WH-2, WH-3 et 3A. À l'époque, le Martin 139, dérivé du Martin B-10, est un avion qui s'exporte plutôt bien. Il restera en production jusqu'en 1939.

Les premiers avions arrivent en décembre 1936 sur le terrain de Bandung sur l'île de Java et les premiers vols ont lieu le 19 janvier 1937. Avec l'arrivée de ces nouveaux avions, le 2 *Vliegtuingafdelung* (2-VA) peut enfin abandonner ses antiques Fokker C-V. Pour des raisons de propagande, des vols de démonstration sont rapidement organisés au-dessus des îles. Dans la foulée, deux autres unités de bombardement sont rééquipées, la dernière étant créée le 1er avril 1939. De nouveaux terrains sont construits un peu partout dans l'archipel en vue d'accueillir les Martin 139.

En mai 1940, avec l'invasion des Pays-Bas, le gouvernement des Indes néerlandaises se retrouve seul alors que la menace japonaise grandit dans la région. Bien qu'il soit officiellement dans le camp allié, il essaie tant bien que mal de maintenir une certaine neutralité, même si cela ne trompe personne. En coulisse, des contacts sont établis avec les Alliés dans la région en vue d'entreprendre des actions communes en cas d'attaque japonaise. Des voyages sont organisés en Malaisie, aux Philippines et dans le nord de l'Australie en vue de familiariser les forces aériennes alliées à la silhouette des Martin. C'est le cas, notamment, le 16 mars 1941 lorsque quelques Martin 139 se posent à Darwin



Deux Martin 139WH-3 en visite à Darwin (Australie) le 16 mars 1941. À cette époque, les avions hollandais portaient un triangle orange bordé de noir comme marque de nationalité. (Toutes les photos proviennent de l'Aviation Heritage Museum of Western Australia, via l'auteur).



La longue verrière est le principal élément qui permet de différencier le WH-3 des versions précédentes.

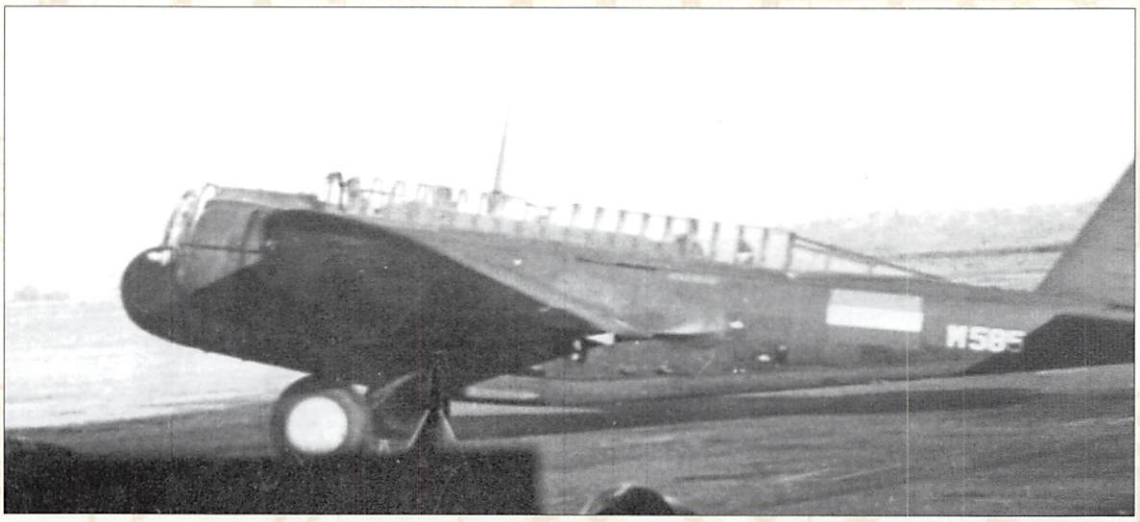
en Australie pour « montrer les couleurs » et établir un contact avec le personnel de la RAAF de la base.

Quand le conflit éclate dans le Pacifique le 8 décembre 1941, les forces armées des Indes néerlandaises sont déjà sur le pied de guerre. Neuf jours plus tard, les Japonais débarquent à Bornéo et les Martin appliquent la tactique mise au point avant la guerre. Cette tactique s'avère être désastreuse, car le manque de protection des terrains et l'absence de chasseurs d'escorte entraînent de lourdes pertes. Fin février 1942, les 45 Martin 139 survivants sont repliés sur Java où les Hollandais espèrent arrêter le flux des Japonais. À cette époque, les équipages espèrent aussi voler sur les B-25C promis par les Américains, mais les événements ne leur en laisseront pas le temps. Les Hollandais vont devoir lutter jusqu'au bout avec leurs vieux bombardiers et au 7 mars 1942, soit deux jours avant la capitulation hollandaise, il ne reste plus aucun Martin en état de vol.

Cependant, caché au fond d'un hangar d'Andir se trouve le Martin M585. Son état général est plutôt pitoyable, avec des traces d'impacts de balles un peu partout. Mais ses deux moteurs sont intacts. Dans la pagaïe générale qui s'annonce, il peut être utile et dans l'urgence il est remis en état pour fuir vers l'Australie. Après 24 heures d'un travail acharné qui a surtout consisté à boucher les trous et à ajouter trois réservoirs supplémentaires, l'avion est prêt. Il embarque quatorze personnes, des officiers et officiels. L'avion s'élance le 7 mars peu avant minuit et parvient à décoller à grand peine, la longueur de la piste se révélant juste suffisante. Après un vol de neuf heures, le M-585 se pose à Broome sur la côte ouest australienne. Il reste alors du carburant pour moins de 30 minutes de vol ! Toute la navigation avait été réalisée avec une page déchirée sur un atlas scolaire.

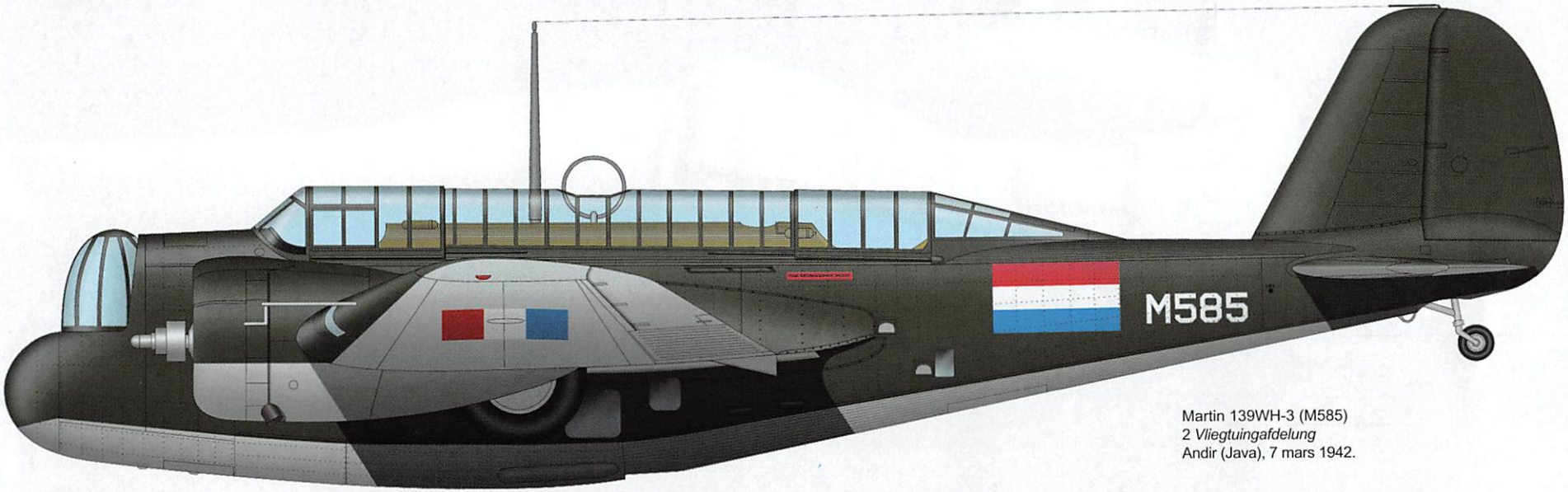
Son histoire aurait pu s'arrêter là, mais en 1942, tout ce qui vole peut trouver une utilité. Après avoir pensé un temps le renvoyer aux États-Unis pour faire la promotion des bons de guerre, l'USAAF finit par le racheter avec les onze Lockheed Lodestar hollandais par pour la modique somme de 1 000 dollars (un Martin B-26 en coûte à l'époque 260 000). Les Américains pensent seulement récupérer les moteurs, mais il est en fait maintenu en état de vol. Décapé et numéroté 42-68358, il prend la dénomination de B-10 et reçoit le nom de baptême « Miss Latrine of 1930 ». Il sert ainsi d'avion de transport jusqu'au milieu 1944 et est rayé des listes de contrôle le 31 août 1944.

NDLR : « Miss Latrine of 1930 », surnom qui en dit long sur ce que pensait son équipage américain, est tiré d'une chanson écrite par deux soldats US pendant la guerre « Dirty Gertie from Bizerte ».



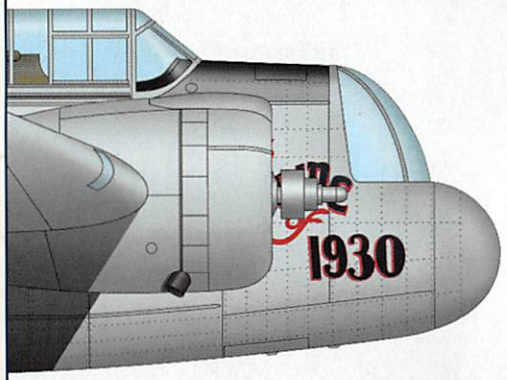
Le Martin 139 M585 est le dernier avion à s'être échappé de Java juste avant que l'île ne tombe aux mains des Japonais. On le voit ici avec les marques de nationalité utilisées par les Hollandais dans l'archipel indonésien pendant la guerre.

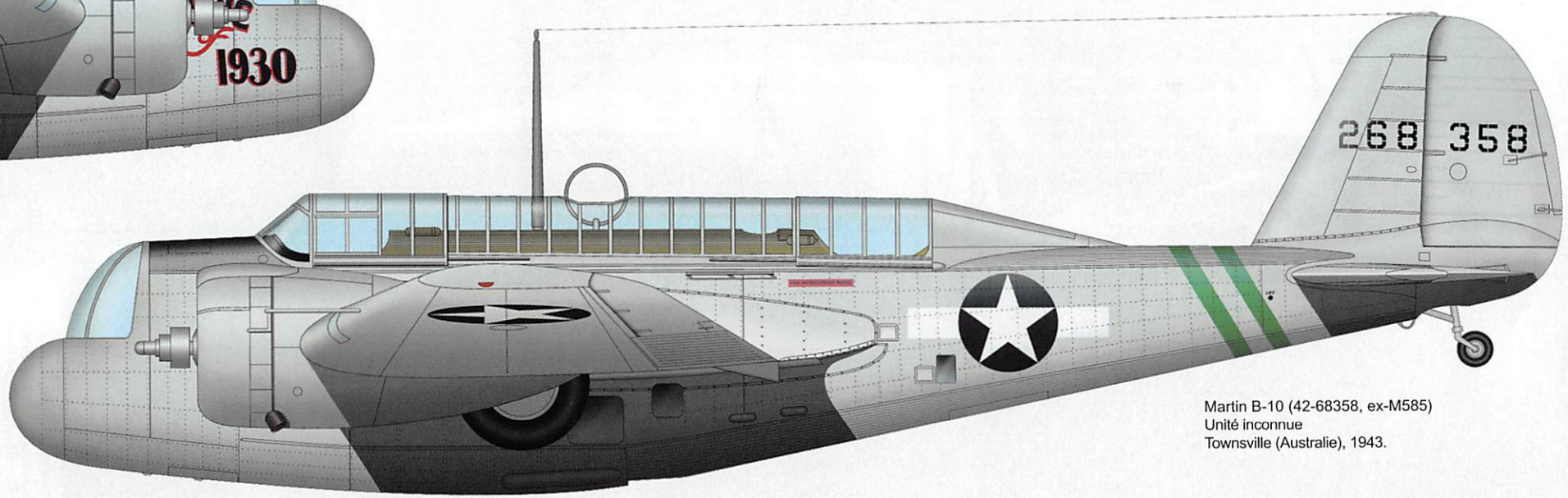
© P.-A. Tilley - 2003



Martin 139WH-3 (M585)
2 *Vliegtuingafdelung*
Andir (Java), 7 mars 1942.

585 Numéro répété sur le bord d'attaque des ailes.

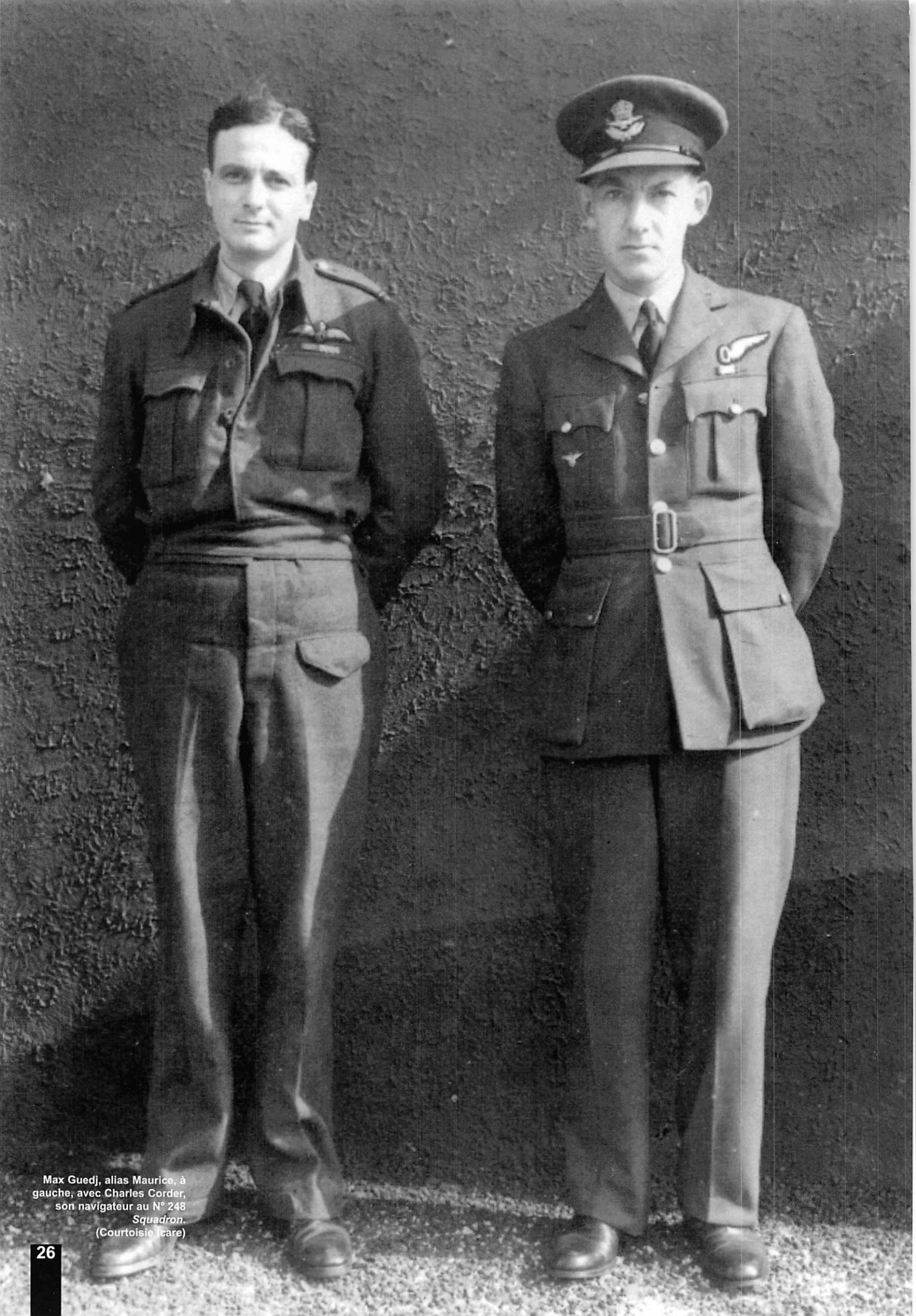




Martin B-10 (42-68358, ex-M585)
Unité inconnue
Townsville (Australie), 1943.

DIRTY GERTIE FROM BIZERTE

MISS LATRINE 1930



Max Guedj, alias Maurice, à gauche, avec Charles Corder, son navigateur au N° 248 *Squadron*.
(Courtoisie icare)

IL APPELAIT CELA LA CHANCE !

Une évocation de Max Guedj à travers les souvenirs du dernier de ses frères d'armes

Sergent-chef Georges-Didier Rohrbacher
(Service historique de l'armée de l'Air)

COMMENT ÉVOQUER COMPLÈTEMENT et fidèlement la mémoire de Max Guedj, la plus grande figure des forces aériennes françaises libres, sans tomber dans l'hagiographie ou utiliser un ton dithyrambique, qu'il détestait absolument ?

En 1947, l'un de ses frères d'armes écrivait à ce propos [1] : « Je me permets de vous mettre en garde contre le caractère farouchement taciturne de Guedj et sa haine de la publicité. Il n'aimait que l'action et détestait les mots. Je me souviens de sa colère lorsqu'on exprimait une opinion sur un ton "claironnant et patriotard" et que, s'il était encore vivant aujourd'hui, il détesterait qu'on s'exprimât à son sujet en des termes qui contrasteraient avec sa manière de vivre. »

Ce frère d'armes, Claude Serf alias Newman, est aujourd'hui le dernier survivant des quelques pilotes FAFL ayant combattu sur Beaufighter dans le Coastal Command, *particulièrement au N° 248* Squadron.

Dès la fin de la guerre, il rédigea puis lut sur les ondes de la BBC le récit qui va suivre, celui d'une mission périlleuse de Max Guedj et de son navigateur britannique Charles Corder, le 10 mars 1943.

La première fois que je rencontrai Guedj fut le jour de mon arrivée en *Squadron*. Je venais de terminer mon entraînement et entrai dans une unité de combat avec toute la timidité de l'écolier arrivant au milieu d'une classe déjà commencée et entendant partout le chuchotement : « *un nouveau* ». Le *Squadron* auquel j'étais affecté était équipé de Beaufighter, bimoteurs d'assaut, et la réputation prestigieuse qu'ils possédaient dans le *Coastal Command* ne faisait qu'ajouter à mon anxiété.

J'arrivai à l'heure du dîner, et en face de moi vint s'asseoir un lieutenant portant sur son *battle-dress* le ruban rare et envié de la *Distinguished Flying Cross*. Tout de suite, il engagea la conversation, à laquelle je m'efforçai de répondre du mieux que je pouvais dans mon anglais chaotique. Jusqu'au moment où il interrompit le jeu et, en éclatant de rire, se présenta, en français cette fois : lieutenant Maurice. J'étais stupéfait car je croyais connaître, tout au moins de nom, tous les Français qui se trouvaient dans les *Squadrons* britanniques, et la DFC était distribuée de façon assez parcimonieuse parmi les équipages de la RAF pour rendre immédiatement connu le nom d'un Français honoré de cette décoration. Et je n'avais jamais entendu parler de lui. Je sus plus tard que Maurice (c'était le nom de guerre sous lequel il se battait) n'envoyait ses rapports de combat que sous une forme des plus atténuées. Il était le seul Français de son *Squadron*, et le travail prodigieux qu'il y fournissait suffisait pleinement à sa satisfaction personnelle et à sa modestie.

Le *Squadron* se trouvait alors dans le sud-ouest de l'Angleterre [2], d'où il effectuait des patrouilles de surveillance au-dessus du golfe de Gascogne. Maurice, qui revenait de Malte, où il avait pris part à la plus grande bataille aérienne de cette île, me dit encore ce jour-là : « *Vous arrivez au meilleur moment pour acquérir l'expérience qui vous manque encore, sans être jeté d'un coup en pleine bagarre. Ici, nous ne faisons rien, ce ne sont que des patrouilles sans intérêt, on ne voit jamais un boche. C'est presque du repos. Plus tard, quand nous opérerons à nouveau sur les côtes de France, de Norvège ou de Hollande, ce sera une autre histoire, mais pour le moment, le travail que nous faisons vous servira comme un excellent entraînement. Personnellement, je préférerais faire quelque chose de plus intéressant, mais pour un jeune pilote qui entre en escadrille, c'est juste ce qu'il faut.* »

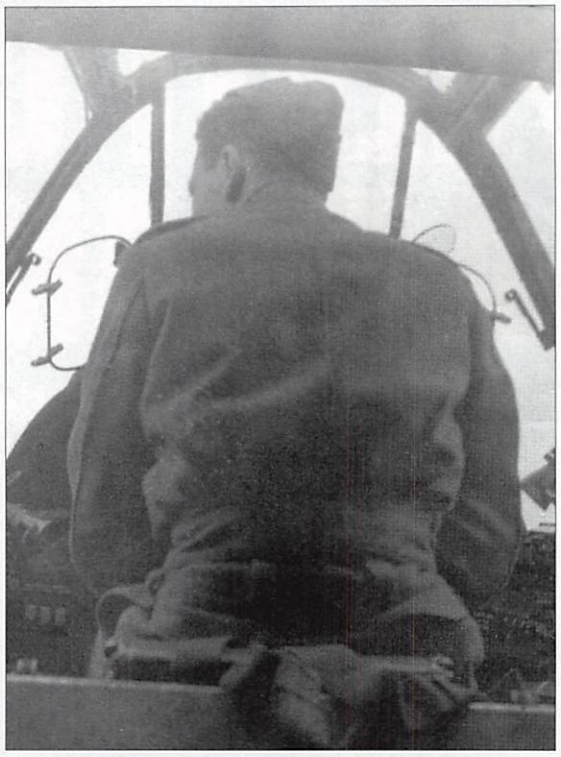
Là-dessus, il alla se coucher de bonne heure, car il faisait partie de la patrouille de quatre avions qui devait décoller très tôt le lendemain matin.

Le jour suivant, je fus appelé au bureau du *Wing Commander*, qui me reçut de la façon la plus cordiale : « *Je suis enchanté d'avoir un deuxième Français dans*

---

[1] Lettre de C. Serf à Mme G. L'Herbier-Montagnon (Mission de recherche des morts et disparus de l'AA), 17 mars 1947 (archives SHAA)

[2] Il était alors basé à Predannack sous les ordres du *Wing Commander* A. Montagu-Smith.



Max Guedj, de dos, dans un Beaufighter. L'auteur de cette photo n'est autre que son navigateur, Charles Corder, qui se souvient d'un décollage mouvementé :
« *Nous avions juste décollé et probablement atteint la fin de la piste et alors que je profitais de la vue, j'ai entendu Max hurler. En me retournant, j'ai vu qu'il était attaché à son siège, dont le dossier s'était effondré vers l'arrière, le laissant à l'horizontale ! Je me suis faufilé vers l'avant et j'ai redressé le siège.* »
(Photo C. Corder)

mon Squadron *et j'espère que vous vous plairez ici. Ne vous faites pas trop de souci quant à votre manque d'expérience, vous apprendrez vite. J'ai déjà un Français ici, vous l'avez rencontré, c'est Maurice. Le seul conseil que je puisse vous donner est de le prendre pour modèle. Comme officier, comme pilote, comme courage, à tous les points de vue, c'est mon meilleur. S'il ne tenait qu'à moi, j'en ferais un de mes* Flight Commanders [3] *sur le champ, mais je sais que dans votre armée les grades sont plus longs à acquérir. C'est de plus, comme vous pourrez le constater vous-même, la personnalité la plus populaire du groupe aussi bien parmi ses chefs que ses camarades et les mécaniciens. Je ne puis que vous engager à l'imiter et je souhaite que vous deveniez bons amis* ».

Le *Wing Commander* me serra la main en me souhaitant bonne chance et je me dirigeai vers la salle des équipages.

Quelques minutes plus tard, nous entendions un bruit de tonnerre et trois Beaufighter passèrent au ras du toit de notre baraque en formation serrée, les bouts d'aile se touchant presque et, arrivés au milieu de l'aérodrome, à une hauteur de peut-être deux mètres, effectuèrent un dégagement impeccable. C'était le signe de la victoire. Pourtant, un des avions manquait et chacun le cherchait anxieusement des yeux quand soudain, un mécano pointa du doigt en direction de la mer et, au loin, si bas sur l'eau que du haut de la falaise où nous nous trouvions, on ne pouvait encore dire si c'était un avion ou un bateau, nous vîmes un petit point noir qui laissait derrière lui une trace de fumée noire. Le chef d'escadrille se précipita sur ses lorgnettes, inspecta l'horizon et les reposa sans dire un mot, mais rien qu'à l'expression de sa figure, nous avions déjà que c'était un avion manquant.

Il approchait maintenant et nous pouvions le voir plus distinctement. La fumée qu'il émettait devenait plus épaisse. Il semblait voler au ras des vagues, bien que le mot « voler » paraisse exagéré, appliqué à un avion qui avait l'air de se traîner littéralement au-dessus de l'eau. Maintenant, on commençait à pouvoir distinguer les détails : le moteur gauche était arrêté, le moteur de droite brûlait, la fumée s'échappait également du fuselage, juste derrière la cabine du pilote. Les commandes avaient l'air d'être très endommagées car l'appareil volait avec une aile fortement baissée, ce qui, joint au moteur coupé, le faisait avancer en crabe. Mais par dessus tout, ce qui donnait à l'avion une allure d'épave désemparée, d'oiseau blessé à mort, c'était la vitesse terriblement réduite à laquelle il avançait. Je crois que chacun des spectateurs de cette scène dramatique retenait sa respiration et restait les yeux rivés sur l'appareil, qui volait dans une position cabrée et si lentement qu'on croyait à chaque instant qu'il allait s'enfoncer dans les flots.

À quelques centaines de mètres de la côte, l'avion essaya de prendre de la hauteur car il lui fallait franchir une falaise de plus de 100 mètres de haut. Lentement, péniblement, l'appareil grimpait puis soudain, comme épuisé par son effort, s'enfonçait de quelques mètres, recommençait alors son effort d'ascension, de plus en plus fatigué, de plus en plus faible. La falaise s'approchait, l'avion était encore trop bas, un dernier effort…

Beaucoup avouèrent plus tard qu'ils fermèrent les yeux de crainte en voyant venir la catastrophe. Pourtant, l'appareil avait franchi la falaise, à peut-être un mètre au-dessus du sol et il effectuait maintenant un atterrissage forcé au milieu de l'aérodrome, sur le ventre, et chacun eut la joie de voir les deux membres de l'équipage, pilote et navigateur, sauter à terre et s'éloigner de l'avion sur lequel les pompiers s'affairaient déjà et éteignaient les flammes qui faisaient rage.

En quelques secondes, tout le monde se trouva réuni autour de l'avion. Maurice, car c'était bien lui, se tenait debout au milieu de la foule. Lorsque j'arrivai, il était en train d'allumer une cigarette. Il était d'un calme parfait. Sa main ne tremblait pas. Puis il essaya d'enlever son casque de vol et cela le fit grimacer car il avait un minuscule morceau de shrapnell planté dans le haut du crâne. Sa joue était écorchée et saignait légèrement sur une longueur de deux centimètres. « *Qu'est-ce que c'est que ça, Morrie ?* », lui demanda un Anglais. Il se tâta la joue d'un air vaguement honteux et répondit avec un sourire embarrassé : « *Une balle, je crois* ». Il se dirigea vers les bâtiments. Il boitait et marchait avec grande difficulté, ayant reçu plusieurs éclats dans chaque jambe. Je l'observais avec attention, cherchais en vain un signe de nervosité ou de joie, mais Maurice était exactement le même que la veille au soir, flegmatique, calme, maître de lui. À toutes les questions dont on l'assaillait, il répondait surtout en parlant de son navigateur, un jeune *Flight Sergeant* anglais qui d'après Maurice, avait fait tout le travail. Petit à petit, bribe par bribe, on lui arracha l'histoire complète de sa mission.

Loin au-dessus de l'Atlantique, en plein golfe de Gascogne, la patrouille avait rencontré un Junkers 88. L'Allemand, peu désireux d'engager le combat, tenta de s'évader dans les nuages. Il fut vite rattrapé par le premier Beaufighter qui dut rompre son attaque, ses canons n'ayant pas fonctionné. Le mitrailleur arrière du Junkers avait déjà riposté avec précision et touché l'avion du chef de patrouille. C'était le tour de Maurice. Il attaqua par le plein travers, tirant de ses quatre canons. Le mitrailleur allemand, de son côté, faisait feu de ses mitrailleuses avec tant de précision que Maurice, en quelques secondes, sentit son appareil se percer de tous les côtés. Il poursuivit néanmoins son attaque jusqu'à une

distance de quarante mètres et enfin vit les deux moteurs du Junkers s'enflammer, et l'appareil hors de contrôle passer sur le dos et commencer à piquer.

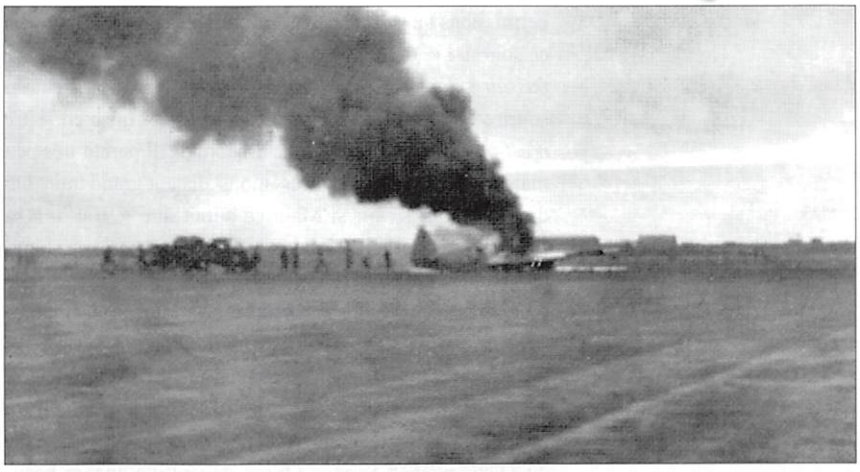
Le mitrailleur ennemi tirait toujours. Juste avant que l'Allemand ne s'écrase dans la mer, Maurice reçut une balle en plein milieu de son pare-brise blindé. La balle ne traversa pas mais s'écrasa juste en face de sa figure, lui barrant la vue et le forçant à dégager.

Du Junkers 88, il ne restait plus qu'une gigantesque tâche d'huile et des remous qui s'apaisaient peu à peu.

À peine le combat fini, Maurice appela son navigateur au téléphone de bord mais ne reçut aucune réponse. Une balle avait sectionné le câble. Le navigateur, en rampant à l'intérieur du fuselage, parvint à venir se placer derrière son pilote et ensemble, ils firent l'inventaire des dégâts. Plus de la moitié de l'aileron de droite avait été arrachée, ainsi que l'amenée d'air du moteur droit. La partie droite du fuselage était criblée de trous, le système hydraulique ne fonctionnait plus. Sur la planche de bord, plusieurs instruments étaient déchiquetés, en particulier l'altimètre, percé de la même balle vraisemblablement qui avait effleuré la joue du pilote. Le levier de changement de pas de l'hélice droite était bloqué à la position petit pas et, en essayant de le faire fonctionner, Maurice le cassa net entre ses doigts. Ceci représentait un danger terrible, car le moteur droit tournait à plein régime et commençait déjà à surchauffer.

À ce moment, le moteur gauche s'arrêta et, malgré tous ses efforts, Maurice ne parvint plus à maintenir son altitude, l'hélice refusant de se mettre en drapeau. Perdant graduellement de la hauteur, il conserva à grand peine le contrôle de son avion. Finalement, en dépit de la douleur causée par ses blessures à la jambe qui devait soutenir le palonnier, il parvint à le stabiliser juste au-dessus du niveau de la mer. Volant bien au-dessous de sa vitesse de sécurité, en fait, à la limite de la perte de vitesse, il se trouva seul, car les autres avions l'avaient perdu de vue à environ 240 km de la côte anglaise.

La situation semblait désespérée. Pourtant, aidé de son navigateur qui conservait un calme parfait, il poursuivit son chemin avec confiance. Le robinet de distribution des réservoirs d'essence ayant été coincé par une balle, le moteur qui lui restait était alimenté seulement par le réservoir de droite, ce qui, à mesure que le temps passait, causait une forte différence de poids entre les deux ailes. L'avion devenait de plus en plus difficile à contrôler. Pourtant ni Maurice ni son navigateur ne manifestèrent jamais de découragement. Le pilote maintenait son avion en ligne de vol et le navigateur, toujours derrière lui, calculait les positions, les vitesses, les caps.



Le Beaufighter JL569/W de Max Guedj et Charles Corder, touché par le tir défensif du Junkers 88, achève de brûler sur la piste de Predannack. (Collection C. Goss)

Le moteur chauffait de plus en plus. L'aiguille de température était à la limite du cadran. Elle s'y maintint pendant plus d'une heure, après quoi ce qui devait arriver arriva. Le moteur prit feu, mais il continua à tourner. Un feu d'huile se déclara aussi, derrière la cabine du pilote. L'avion devenait incontrôlable, à chaque instant il risquait de plonger dans la mer. Maurice décida alors de le poser sur l'eau. Jusqu'à présent, il n'avait pas voulu se servir de la radio, de peur de se faire détecter et intercepter par la chasse ennemie, mais cette fois, il ordonna à son navigateur de lancer des SOS. Juste à ce moment, à une vingtaine de kilomètres en face d'eux, ils aperçurent la terre. Quelques minutes plus tard, après s'être élevé dans un mouvement de montagnes russes, l'avion franchissait la falaise. Si précise avait été la navigation qu'il arrivait droit sur la base, sans avoir eu à opérer de changement de cap.

Les trois autres avions de la patrouille n'arrivèrent en même temps que par pure coïncidence. Ils étaient restés un long moment à chercher l'appareil de Maurice et ne savaient rien de ce qui lui était arrivé.

Quant à Maurice, ses blessures étaient légères et après être passé à l'infirmerie, il vint nous rejoindre au mess dans la soirée. Il était très content parce que le docteur lui ayant interdit de voler pendant huit jours, il avait obtenu de prendre sa permission le lendemain. Car il n'aimait pas les

La fin du Junkers Ju 88D-1 de la *Wekusta* 51 (équipage de l'*Oberleutnant* Ernst Stichel), victime de Max Guedj le 10 mars 1943.
L'appareil a été abattu aux coordonnées géographiques 48.10 N et 08.30 W.
(Collection C. Goss)

permissions qui suspendaient son activité aérienne. Je lui dis ce soir-là : « *C'est bien vous qui me disiez hier qu'il ne se passait jamais rien dans la baie de Biscaye ?* ». Il eut un sourire qui voulait dire : « *Je m'excuse* » ou bien « *Ce n'est pas ma faute* ». Comme d'habitude, il parlait très peu mais dans le mess, les conversations allaient grand train. On discutait pour savoir si Maurice aurait une « Bar » à sa DFC ou non. Certains disaient qu'il n'y avait pas assez longtemps qu'il avait la DFC pour y gagner une « Bar ». De toutes façons, il faudrait attendre au moins six semaines pour savoir. Et Maurice partit en permission.

Quelques jours après, nous apprîmes que le roi d'Angleterre avait approuvé l'attribution (ce qui est exceptionnel) au Lieutenant Maurice, non pas de la « Bar » à sa DFC, mais du *Distinguished Service Order*, décoration encore beaucoup plus rare que la DFC et décerné en général aux officiers supérieurs seulement.

De son côté, le *Flight Sergeant* Corder, son navigateur, reçut la *Conspicuous Gallantry Medal*, qui était l'équivalent du DSO pour les sous-officiers. L'affaire commença à faire du bruit, la presse s'en empara. Dans le livre d'or du *Squadron*, les coupures de journaux s'amoncelèrent.

Un seul journaliste réussit à faire parler Maurice de son exploit et voici ce qu'il obtint : « *Tout cela n'aurait jamais été possible sans mon navigateur. C'était vraiment lui le meilleur membre de l'équipage. Ce fut en tous cas l'aventure la plus palpitante que nous ayons jamais vécue et d'un bout à l'autre, nous avons eu la chance avec nous* ».

La chance avec nous... Il appelait cela la chance !...

Claude Serf

Épilogue

Les archives en témoignent, Max Guedj était peu loquace sur ses propres combats, mais à l'issue de cette périlleuse équipée, il transmit à son *Flight Commander* un long et élogieux rapport au sujet de son navigateur, le *Flight Sergeant* Charles Clayton Corder, à qui il attribuait tous les mérites de leur retour à la base. Après 75 missions de guerre avec Max Guedj, il fut promu *Pilot Officer* et affecté en avril 1943 au N° 404 (RCAF) *Squadron*, pour son second tour d'opérations sur Beaufighter. Décoré de la Croix de guerre avec palme de bronze, il a survécu au conflit et n'a jamais cessé de commémorer le souvenir de son ami « Max ».

Max Guedj alias Maurice

Max Guedj est né le 5 juin 1913 à Sousse (Tunisie). Après de brillants études de droit, il fait son service militaire à Metz, dans l'armée de Terre. De retour au Maroc, il s'inscrit à l'aéroclub de Casablanca et y obtient le brevet de pilote civil en 1938. En 1939, il est mobilisé au 21ème Zouaves à Meknès. Promu sergent, il est nommé chef de la DCA dans un petit village marocain.

Démobilisé après l'armistice, il répond à l'appel du général De Gaulle et décide de rejoindre la Grande-Bretagne. Muni d'un faux passeport, il se rend à Tanger puis à Gibraltar et enfin, en Grande-Bretagne, où il s'engage le 1er octobre 1940 dans les FAFL (matricule 30464), comme élève pilote. Pour éviter les représailles contre sa famille, il prend le pseudonyme de Maurice.

Il commence son entraînement à l'école d'Odiham, puis suit le cycle complet d'entraînement d'un pilote de la RAF. Destiné à servir dans le *Coastal Command*, sa formation s'achève au N° 2(C) OTU de Catfoss, après quoi il rejoint le N° 248 Sqn le 19 février 1942.

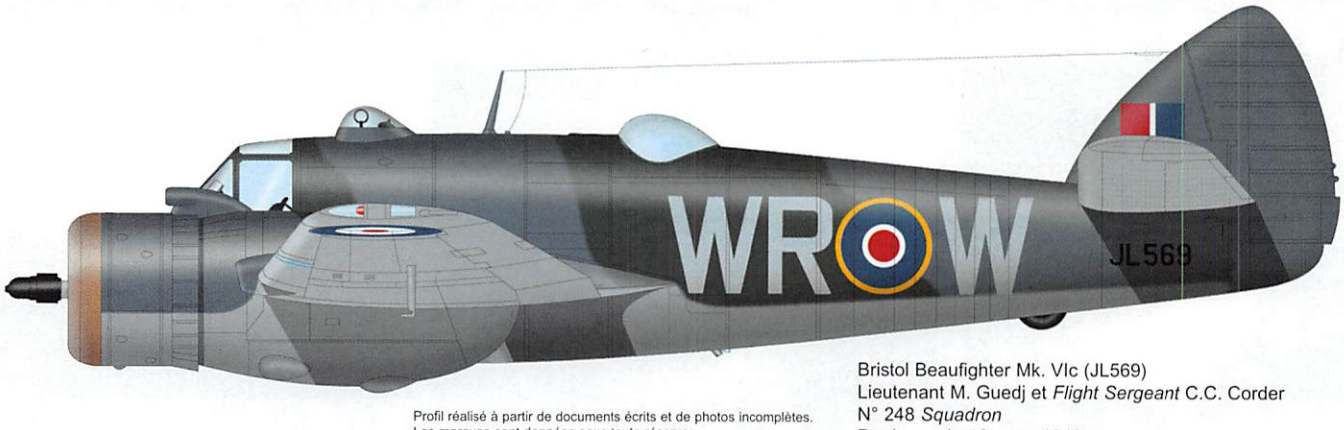
Le 17 mai 1942, il participe à l'attaque du croiseur *Prinz Eugen*, au large de la Norvège. En juillet, il rejoint Malte avec son *Squadron* et participe à la protection des convois maritimes assurant le ravitaillement de l'île assiégée. De retour au Pays de Galles en janvier 1943, il reçoit la *Distinguished Flying Cross* après sa 78ème mission.

À la suite de la mission du 10 mars 1943, décrite par Claude Serf dans cet article, il est le premier Français à obtenir le *Distinguished Service Order* (*Immediate Award*). Muté en OTU, comme instructeur, il retrouve le 12 février 1944 le N° 248 Sqn, qui achève sa transformation sur Mosquito. Il apprend aussi le décès de son père dans les geôles du gouvernement de Vichy.

Le 6 décembre 1944, il prend le commandement du N° 143 Sqn, mais il mène souvent le Banff *Wing Strike*, dont dépend son unité: il n'est alors que capitaine de l'armée de l'Air (depuis mai 1944) mais les Britanniques, appréciant ses qualités de combattant et de meneur d'hommes, l'ont nommé *Squadron Leader acting Wing Commander*.

Fait Compagnon de la Libération de son vivant, le 15 janvier 1945, le commandant Max « Maurice » Guedj disparaît à bord du Mosquito PZ460/NE-K avec son navigateur, le F/Lt Langley, abattu par un Focke-Wulf 190 à Leirvik (Norvège).

Mort pour la France à 32 ans, il a également été fait commandeur de la Légion d'Honneur, décoré de la Médaille de la résistance avec rosette, de la Croix de guerre 1939-45 avec huit palmes, ainsi que de la médaille de la participation norvégienne. Il totalisait 1 290 heures de vol dont 630 de guerre, 1 victoire aérienne, 3 avions endommagés et 25 navires coulés.



Profil réalisé à partir de documents écrits et de photos incomplètes.
Les marques sont données sous toute réserve.

© P-A. Tilley - 2003

Bristol Beaufighter Mk. VIc (JL569)
Lieutenant M. Guedj et *Flight Sergeant* C.C. Corder
N° 248 *Squadron*
Predannack, 10 mars 1943.

Claude Serf alias Georges Newman

Né à Paris en 1920, Claude Serf est mobilisé en juin 1940 comme EOR, dans un dépôt d'artillerie à Orléans. Fait prisonnier près de Romorantin, il s'enfuit avec son camarade Gaston Khalifa (alias Murray, qui se distinguera dans la RAF sur Mosquito) et atteint Saint-Jean-de-Luz, où il réussit à embarquer pour l'Angleterre à bord du *Batory*, déguisé en soldat polonais. Engagé dans les FAFL (n° 30419) sous le pseudonyme de Georges Newman, il suit la formation complète d'un pilote de la RAF spécialisé dans les missions de *Coastal Command*, puis rejoint le N° 248(C) Sqn le 9 mars 1943. Il y accomplit un tour d'opérations, soit 36 missions de guerre au cours desquelles il endommage sévèrement un *U-Boot*, abat un Fw 200 en coopération, coule quatre navires ennemis et participe à l'attaque diurne du port de Parme (mars 1943) ainsi qu'à celle de Lorient (septembre 1943).
Mis au repos au N° 2 (C) OTU, il est victime d'une panne de moteur au décollage, le 21 février 1944 sur Beaufort. Grièvement blessé, il ne peut plus participer aux opérations avant la fin de la guerre.
Claude Serf, homme discret et modeste, qui n'a jamais évoqué ses propres faits de guerre, est Chevalier de la Légion d'Honneur, titulaire de la Croix de guerre avec palme de bronze.

Beaufighter contre Condor

Rapport de combat du N° 248 Sqn, 29 juillet 1943 :
« *Les Beaufighter " A ", " U ", " J " et " S " volaient au cap 157 à 100 pieds lorsqu'ils aperçurent un Focke-Wulf 200 1 mile en avant, à la même altitude et volant au cap 090.*
« *L'avion " A ", qui avait vu l'ennemi le premier, vira immédiatement, suivi des avions " U ", " J " et " S ", et tira une longue rafale de canons à 300 yards de distance. Des impacts furent observés à la base de l'aile gauche et dans le cockpit. Le Beaufighter " A " tira une nouvelle rafale de canons à 150 yards, après quoi les deux moteurs de gauche prirent feu.*
« *L'avion " A " dégagea à gauche et le Beaufighter " U " attaqua à son tour. Les deux moteurs de gauche dégagèrent une importante fumée. L'avion " U " dégagea et l'avion " S " prononça à son tour une attaque. L'avion ennemi descendait alors doucement vers la mer. L'avion " S " tira une longue rafale des trois quarts arrière droite, des coups atteignant le moteur intérieur droit.*
« *Le Fw 200 effleura les crêtes des vagues et amerrit, huit membres d'équipage étant vus nageant dans l'eau. Le feu avait apparemment été éteint et l'avion ennemi flottait encore lorsque les Beaufighter ont quitté les lieux.* »
Dans son rapport à l'état-major des FAFL, Claude Serf précisa : « *Le premier de nous à attaquer le Fw 200 fut le F/O Payne, qui lui mit tout de suite un moteur en flammes. Le F/O Thomson arriva ensuite et tira sans observer de résultats. Ensuite vint mon tour de tirer et l'avion allemand s'écrasa dans la mer et ses occupants furent vus montant dans leur dinghy.*
« *Je tiens à souligner que, malgré les apparences, ce n'est pas moi qui ai abattu l'avion mais le F/O Payne. Au moment où j'attaquai, le Fw 200 semblait en grande difficulté et perdait légèrement de l'altitude. Il serait sans aucun doute tombé à la mer de toute façon, et je ne revendique nullement sa destruction.* »

L'auteur tient à remercier MM. Claude Serf, Charles Corder, Jean Lasserre, Christopher Goss, Ross McNeil et Simon Parry.

La fin du Focke-Wulf Fw 200C-4 (WNr. 0132), F8+CK de la 2./KG 40, le 29 juillet 1943 à 12h19 aux coordonnées 45.30 N et 06.06 W.
À gauche, l'avion vient juste de prendre contact avec l'eau. L'incendie est aussitôt circonscrit.
Au centre, l'avion s'enfonce doucement par l'avant gauche.
À droite, seule l'extrémité de la dérive est encore visible.
Sur les sept membres de l'équipage, deux ont été tués (*Oberfeldwebel* Alfred Bolfrass et *Unteroffizier* Wilhelm Hahnstadt) et les cinq autres faits prisonniers (*Unteroffiziere* Hans Gnüchtel, Rudolf Schöwe et Herbert Kalus, *Oberfeldwebel* Wilhelm Holzhauer et *Gefreiter* Siegfried Damm).
(Photos C. Serf)

REÇU 5 SUR 5

« Hugin » retrouvé

Suite à l'article « Hugin ne répond plus » *paru dans le n° 16, nous avons reçu ce courriel de l'auteur, Rolf Jonsson.*

Le DC-3 de SIGINT perdu le 13 juin 1952 a été retrouvé par un groupe de chercheurs privés. L'avion se trouve exactement là où son point de chute est indiqué sur la carte de la page 53.
Depuis 1998, un groupe dirigé par le capitaine Anders Jallai et les experts Carl Douglas et Ola Oskarsson recherche le DC-3 au fond de la Baltique. Les vidéos montrent clairement les marques de nationalité sur le Dakota et il ne peut y avoir aucun doute. Parce que j'ai acquis une grande expérience dans ce type de mission entre 1964 et 1989, je connaissais bien les plans de vol des avions SIGINT, même si je ne disposais pas des plans de vol utilisés à l'époque.
L'équipe avait fouillé 711 km² quand, le 10 juin, elle a pu déboucher le champagne. Selon Carl Douglas, les techniques nouvelles ont grandement facilité la tâche.
Le problème maintenant est de savoir si l'on peut récupérer l'épave qui gît à 100 mètres sous la surface. Pas uniquement sur le plan technique, mais aussi sur le plan éthique. N'est-ce pas un peu comme profaner une tombe ? Pour le renflouer, il faut obtenir la permission des proches de l'équipage. La vidéo ne nous a pas permis de savoir si les huit corps ont été bien conservés dans l'eau, mais on nous a dit qu'à cette profondeur il est très possible qu'ils aient été bien conservés.
En outre, en tant que civils, il nous est interdit de renflouer un appareil militaire et il faut obtenir au préalable l'autorisation du ministère de la Défense suédois. Le commandant-en-chef de l'armée suédoise, le général Johan Hederstedt, a déclaré qu'il ne savait pas encore si les militaires allaient mener une opération de renflouage d'une épave vieille de 51 ans enfouie dans la mer Baltique.
Je vous tiendrai informé des suites éventuelles.

Mots croisées du n° 31

Horizontalement

1 - Languedoc
2 - Impulsera
3 - LB - Estant
4 - III - EA
5 - Et - Fécamp
6 - Niger - Feu
7 - Tore - NL
8 - HN - Chott
9 - Anticipée
10 - Latécoère

Verticalement

1 - Lilienthal
2 - Ambitionna
3 - NP - GR - TT
4 - Gué - Fée - IE
5 - Ulster - CCC
6 - Est - Chio
7 - DEA - AF - Ope
8 - Ornementera
9 - Catapultée

Vive la chasse b...!

C'est avec plaisir et un grand intérêt, comme d'habitude, que j'ai reçu et lu Aéro-Journal n °31 avec entre autre l'histoire du GCII/7 (1ère partie).
Je voudrais juste faire un commentaire qui relie cette histoire à votre éditorial intitulé « La chasse b... » (mon père disait toujours « Vive la Chasse b... »).
Il est sûr que ramener l'activité de l'aviation de chasse à cette litanie de « victoires » (il vaudrait mieux dire avions abattus) avec les polémiques stériles qui vont avec, n'est pas représentatif de la réalité de ce qui s'est passé. De toute façon, chaque pilote n'était qu'un combattant parmi des milliers d'autres (terre, mer, air) et la seule victoire qui comptait était la victoire finale et totale sur l'Allemagne nazie.
Si je prends le cas de mon père, un de ses carnets de vols indique que de mars 1943 (reprise des combats) à mai 1945, il a effectué 325 missions de guerre (461 h de vol de guerre) dont seulement 152 missions (226 h) dites en chasse pure (terme étonnant imprimé dans le carnet de vol), le reste étant : 46 (défense côtière), 21 (chasse-bombardement), 7 (attaque de bateaux), 26 (DAT), 7 (exploration en mer) et 66 (protection de convois).
Souvent ces « autres » missions étaient plus utiles et efficaces que les éventuels duels à la Guynemer qu'imaginent les rêveurs. Par exemple, j'ai une coupure de l'*Écho d'Alger* de mai 1943 qui raconte une mission de bombardement du GCII/7 le 8 mai 1943. Le journal cite le communiqué français n° 171:
« *Le GC* [numéro non donné car secret militaire sans doute], *récemment armé de Spitfire, a attaqué avec succès un terrain d'aviation dans la région du Cap Bon. 14 avions ennemis ont été incendiés, 16 autres détruits ou gravement endommagés au sol* [il s'agissait de Macchi 201 et 202 et de Bf109]. *Tous nos appareils sont rentrés à leur base.* »
Même s'il y a peut-être une part de propagande dans ces chiffres, ces 30 avions ennemis ont surement manqué aux ennemis lors de la libération de la Tunisie à la fin mai 1943, et pourtant ces avions détruits n'apparaissent pas, et pour cause, dans le bilan de la page 66 de l'article sur le II/7.
Je ne sais pas si vous aviez prévu d'aborder cet aspect des faits dans la 2ème partie que vous publierez sans doute dans le prochain numéro, mais ce serait bien que vous puissiez publier les statistiques globales de l'activité du II/7 qui doivent bien se trouver quelque part aux archives de l'armée de l'Air.
Je joins une photo numérisée du mariage de mes parents en juin 1941 dans le hangar du II/7 à Sidi-Ahmed (Bizerte). L'officiant est le Père Boujerol, aumonier du GR 2/33 (le groupe de Saint-Ex). Je pense que ce mariage sous les ailes des Dewoitine 520 a été un cas unique dans l'armée de l'Air pendant la guerre 39-45. Le commandant Durieux tient le rôle du père de la mariée et Madame Bossu (femme du futur général Bossu) tient le rôle de la mère du marié.

Yves Le Borgne

Qui a abattu Julius Meimberg ?

Rappel des faits : le 26 décembre 1944, le GC 1/7 livre combat à un groupe de Bf 109 du II./JG 53 qui vient juste de décoller de Pforzheim (cf Aéro-Journal n° 30). Son Kommandeur, *le* Major *Julius Meimberg est abattu. Selon son témoignage, qui figure dans l'encyclopédie de la JG 53 rédigée par Prien et al, il serait tombé victime de P-47 américains. Yves Le Clair conteste vivement cette version des faits, s'appuyant sur d'autres documents, dont voici une première synthèse.*

Le document dont je vous parle est sous la cote G7881 au SHAA, il s'agit d'un rapport du capitaine Madon commandant le GC 1/7 au général commandant le 1er CAF en date du 24 mai 1945 n° 2646/DSQ dont la teneur est la suivante :
J'ai l'honneur de vous rendre compte que le groupe étant stationné à proximité de l'endroit où eut lieu le combat du 26 décembre 1944 (terrain de Malmsheim à 15 km au SE de Pforzheim) j'ai effectué une enquête pour obtenir des renseignements au sujet des pertes réelles infligées ce jour à l'ennemi. Il ressort des interrogatoires subis par les bourgmestres de Malmsheim, Remingen, Hennsheim, Perause, Flacht, Winisheim, Friolzheim, Merklingen et Rustesheim que ce jour entre 14 h et 15 h
a) trois avions ont été abattus en flammes à Winisheim - pilote tué, à Friolzheim - pilote parachuté, à Merklingen - pilote tué (parachute non ouvert);
b) deux avions ont été abattus en flammes dans le bois au nord du terrain - pilotes tués;
c) un avion a fait un crash-landing à FlachtT le CC Ruland qui le pilotait a déclaré avoir été attaqué seul et avait reçu des balles dans le moteur, sa cabine s'est rempli ede fumées blanches et il n'a pas réussi à regagner son terrain. Cet avion est à homologuer au Capitaine Simard;
d) Un avion a fait un crash-landing ce jour à cette heure dans la région de Bublingen. Il s'agit du Major *Meimberg commandant le IIème groupe de la JG 53. Les temoignages proviennent de la logeuse du* Major *Meimberg à Rutesheim et de l'adjudant mecanicien Frederic Stutt de la* Habst Kompanie *de la JG 53. Pilote blessé au pied par balle. Cet avion est à homologuer au S/Lt Leroy.*
Des renseignements complémentaires pourraient être fournis par des prisonniers de la JG 53. J'adresse une demande dans ce sens au 2ème bureau du 1er CAF. De ces interrogatoires il ressort que les deux victoires probables (capitaine Simard et S/Lt Leroy) sont des victoires réelles. J'ai donc l'honneur de vous demander :
1) l'homologation de la victoire du Cne Simard et adresse une proposition de citation à l'ordre de l'armée aérienne;
2) de transformer le texte de la citation à l'ordre de l'armée a érienne décernée au S/Lt Leroy par decision 524 du 16 mars 1945 du général De Gaulle par le texte ci-dessous :
Officier pilote de chasse adroit et courageux et qui s'affirme de plus en plus. Le 26 décembre 1944, engagé dans une patrouille de 8 contre 20 chasseurs ME 109, a remporté sa troisième et quatrième victoires aériennes en abattant deux Me 109 à lui seul. »

Erreurs diverses et variées

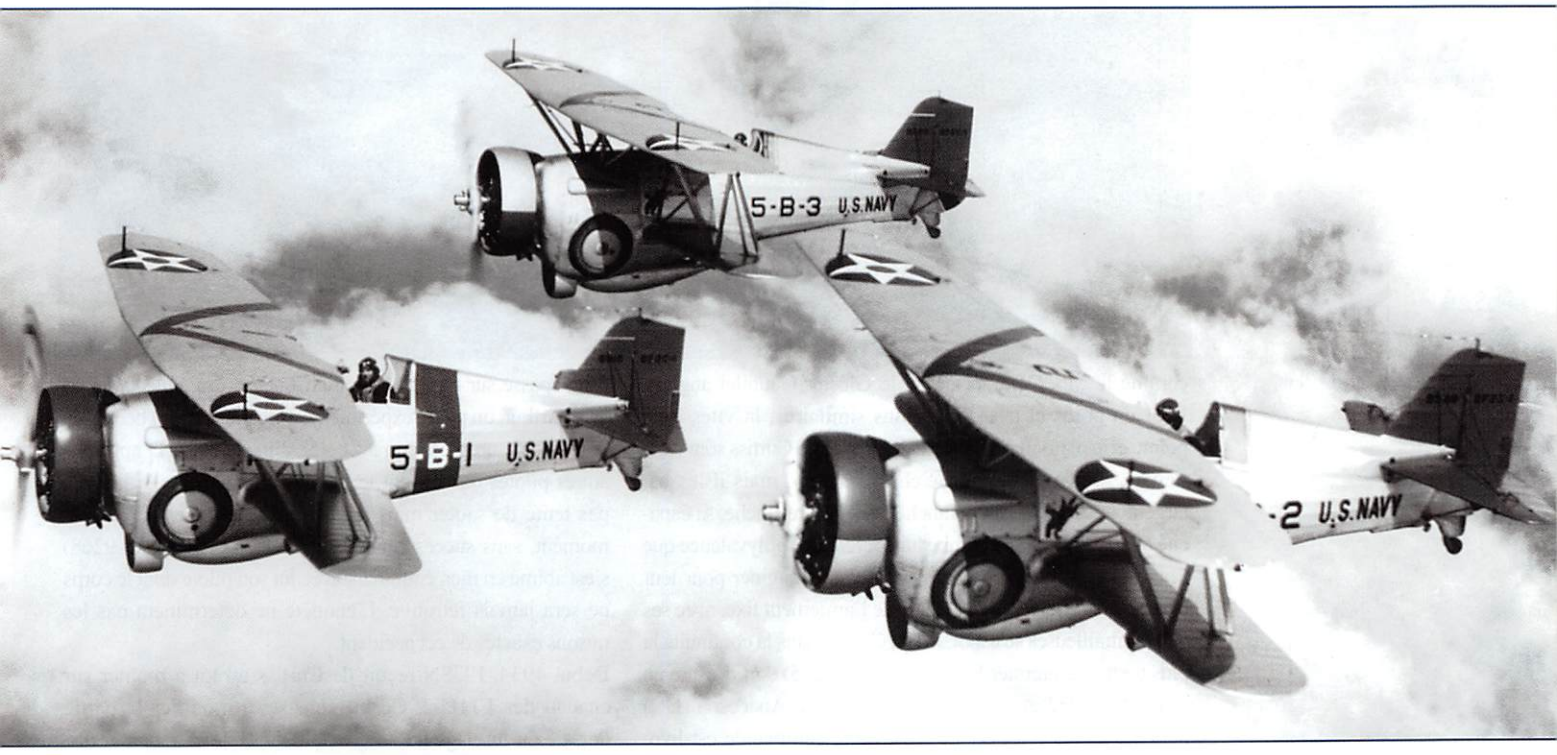
Une erreur s'est glissée sournoisement dans le tableau de la page 66 du n° 31. Il convient de lire 3ème et 4ème escadrilles (1940-43), puis 1ère et 2ème escadrilles (1943-45) et non 5ème et 6ème escadrilles.

Le sergent-chef Georges-Didier Rohrbacher nous signale que nous avons omis de mentionner la date de décès de Gabriel Gauthier : le 3 mars 1996.

LA FIN D'UNE LIGNÉE

LES DERNIERS CHASSEURS CURTISS DE L'US NAVY

Ph. Listemann



Si la firme Curtiss disparaît peu de temps après la Seconde Guerre mondiale, elle n'en est pas moins prospère et presque incontournable dans les années vingt et trente. À cette époque, que ce soit pour l'Armée ou la Marine, les avions Curtiss sillonnent le ciel américain peints de l'étoile blanche au rond rouge, mais aussi ceux de l'étranger où Curtiss s'est taillé une excellente réputation.

Ayant abandonné le créneau de l'aviation navale pendant quelque temps, aussitôt occupé par Boeing avec son F4B, Curtiss revient sur le devant de la scène au début des années trente avec son F11C. Celui-ci est un dérivé amélioré du F6C-4 à moteur en étoile. Un prototype est commandé le 16 avril 1932 sous la dénomination de XF11C-1 (BuAer 9217). Si le dessin de base est classique, il présente néanmoins quelques nouveautés comme les ailes et les ailerons de construction métallique. Il est équipé d'un moteur expérimental Wright SR-1510-98 de quatorze cylindres en double étoile refroidi par air, qui développe 600 cv à 8 000 pieds, entraînant une hélice tripale. Le XF11C-1 fait son premier vol en octobre 1932, mais le moteur R-1510 connaît quelques problèmes de surchauffe. Des modifications au niveau du capot sont donc apportées et une hélice bipale est montée. Cette dernière, plus grande, oblige Curtiss à revoir la garde au sol et à réhausser le train d'atterrissage. L'hélice tripale reviendra par la suite, mais le train réhaussé sera gardé car il permet au XF11C de faire son approche avec une incidence plus grande et à plus petite vitesse, à la grande satisfaction de l'USN.

Naissance d'un concept

Alors que le XF11C-1 poursuit ses essais, apparaît le XF11C-2 (BuAer 9213), qui est en fait un Curtiss Hawk II de démonstration dont l'US Navy a fait l'acquisition quelque temps auparavant (ceci explique que XF11C-2 ait un numéro matricule antérieur à celui du XF11C-1). Du fait de son origine, le XF11C-2 est moins avancé d'un point de vue technologique que le XF11C-1; il garde les ailes en bois et la dérive entoilée du Hawk II. Le moteur est un Wright SR-1820F développant la même puissance que celui du XF11C-1, mais il est muni d'origine d'une hélice bipale. Les jambes de train sont plus longues, les pneus plus petits et la roulette de queue est ramenée vers l'avant. À l'inverse du XF11C-1, le XF11C-2 est un véritable bombardier en piqué. Il est parfaitement équipé pour pouvoir transporter une bombe de 500 livres sous le fuselage et la larguer à la verticale. Des bombes plus petites peuvent aussi être transportées sous les ailes. C'est à l'époque un concept plutôt novateur pour l'aviation embarquée. Le XF11C-2 vole pour la première fois en mars 1932, soit bien avant le XF11C-1, et malgré sa destruction en août de la même année, l'USN décide de choisir le XF11C-2 au détriment du XF11C-1. Ainsi l'USN commande 28 F11C-2 (BuAer 9265/9282 et 9331/9340) le 18 octobre pour équiper une flottille de chasse. Mis à part quelques détails, les machines de série sont identiques au prototype.

Pourtant au niveau des performances, le F11C n'est pas un avion exceptionnel si on le compare à ses contemporains,

Vol de groupe de BF2C-1 de la VB-5B.
Cet appareil, souffrant d'un vice incurable, ne restera pas plus d'un an en service.
(Photos : US Navy)

Un F11C-2 (BuAer 9268) de la VF-1B avant sa transformation en BFC-2. On distingue le célèbre insigne du chapeau haut-de-forme. Ayant porté cette dénomination pendant moins d'un an, les photos de F11C-2 sont assez rares.

comme le MS.225 français ou le Gloster Gauntlet anglais. Pour un poids et des dimensions similaires, la vitesse de pointe et le plafond pratique du dernier né de Curtiss sont inférieures, même en version « chasse pure », mais il les bat largement sur la distance franchissable. En revanche, sa capacité de transporter une bombe lui confère une polyvalence que Français et Anglais n'ont pas encore osé imaginer pour leur propre chasseur. Au point de vue de l'armement fixe, avec ses deux mitrailleuses se capot, le F11C entre dans la continuité la plus triste. Le premier F11C-2 (BuAer 9265) sort d'usine en novembre 1932 et est envoyé sur la base d'Anacostia (DC) pour les essais d'usage. Le reste de la commande est livré entre le 11 mars et 12 mai 1933.

Le BFC-2 BuAer 9333 de la VB-3 fin 1937. On note le changement de la silhouette du fuselage en arrière de l'habitacle. De la demi-verrière coulissante, Il n'a été conservé que le rail. Les pilotes de l'époque répugnaient à voler ainsi enfermés. Le BFC-2 est équipé d'un râtelier sous le fuselage permettant l'emport d'une bombe de 500 livres ou d'un réservoir supplémentaire.

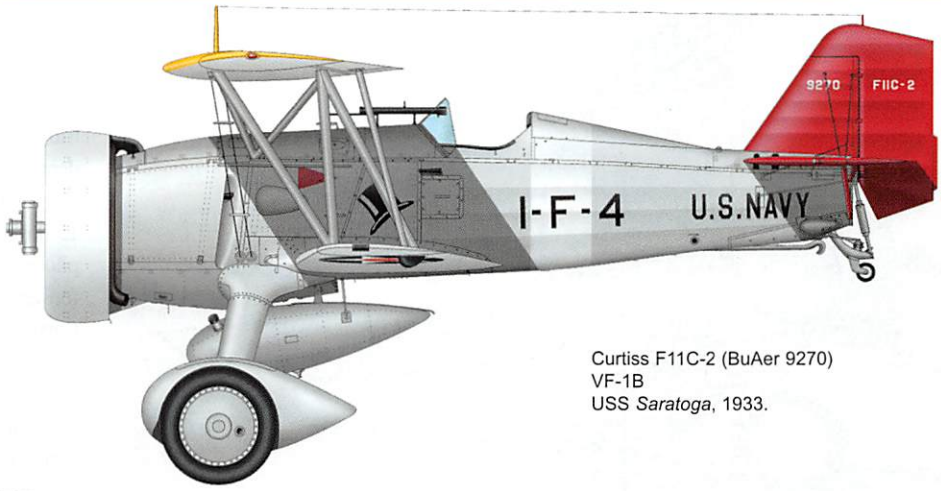
En unité

L'unité qui perçoit le F11C-2 est la fameuse flottille VF-1B « High Hat » (haut-de-forme) embarquée sur l'USS *Saratoga*. Dix-huit sont pris en compte, neuf en mai 1933 (9266 – 9268, 9270, 9272 – 9275), six en juin (9276 – 9281) et trois en juillet (9292, 9331 et 9332), ces derniers arrivant au milieu du mois. Les autres avions sont stockés ou utilisés pour différents tests. L'appareil ne connaît pas de maladies de jeunesse particulières et au cours de l'année 1933 un seul avion est détruit par accident. Le 12 décembre 1933, au cours d'une passe sur une manche à air tractée, le *Lieutenant* (jg.) W.S. Arthur, un pilote expérimenté avec plus de 900 heures de vol, entame un plongeon avec 45° d'inclinaison. D'après les autres pilotes qui suivent le même entraînement, Arthur n'a pas tenté de sauter mais a essayé de redresser au dernier moment, sans succès cependant. Le F11C-2 (BuAer 9268) s'est abîmé en mer, entraînant avec lui son pilote dont le corps ne sera jamais retrouvé. L'enquête ne déterminera pas les raisons exactes de cet accident.

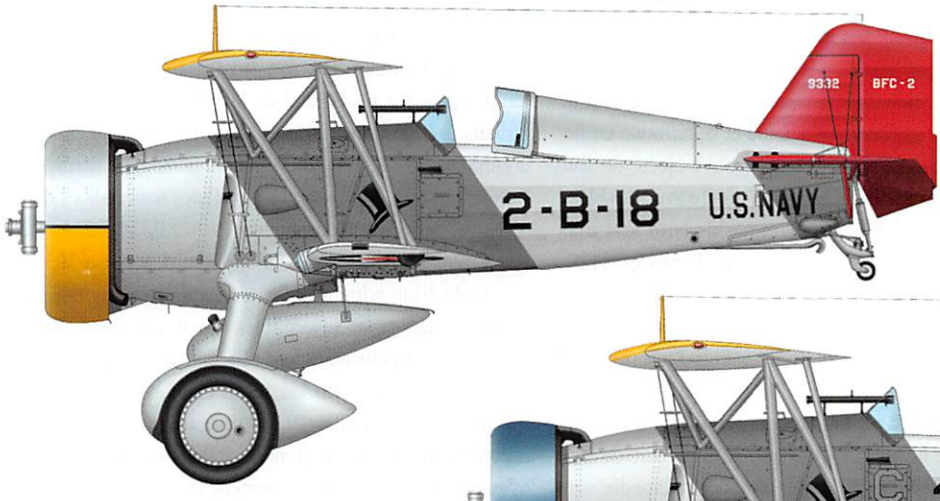
Début 1934, l'USN reçoit de Curtiss un kit à monter sur chacun des F11C-2. Ce kit consiste à modifier la partie dorsale du fuselage à l'arrière de l'habitacle et à ajouter une demi-verrière coulissante. En mars 1934, le F11C-2 est reclassé dans la nouvelle catégorie « BF » (*Bomber-Fighter*), il devient BFC-2. Il est ainsi le premier chasseur-bombardier officiel de l'USN. Dans le même ordre d'idée, le XF11C-1 devient XBFC-1. Cela entraîne aussi des changements pour la VF-1B qui est redénommée VB-2B au même moment puis VB-3 quand l'USN change sa nomenclature le 1er juillet 1937.

Peu d'accidents majeurs

Malgré les modifications apportées au F11C-2 qui l'ont transformé en BFC-2, ce dernier ne connaît guère plus d'accidents majeurs que le F11C. C'est un appareil qui est jugé sain et sans vices, malgré une utilisation intensive, les accidents sont rares. Au cours de l'année 1934, un seul avion est perdu, le BuAer 9278. Lors d'une séance d'entraînement au bombardement au piqué, l'habitacle du BFC-2 piloté par le *Lieutenant* (jg.) L.L. Koepke est progressivement envahi par du carburant lors d'un piqué. La pression d'essence ne tarde pas à baisser et le moteur s'arrête peu après; il est alors à une altitude de 2 500 pieds. Il entame une ressource à 1 500 pieds et après avoir transformé sa vitesse en altitude, il fait planer son avion pour le faire amerrir en douceur. Koepke peut sortir son radeau de secours et est récupéré quelques minutes plus tard par le USS *Oklahoma*. Pendant ce temps le Curtiss coule en quelques minutes. Il faut attendre plus d'un an pour qu'un autre BFC-2 soit perdu sans que les qualités du BFC-2 soient remises en cause. En effet c'est suite à une erreur humaine que l'avion est radié. Lors d'un entraînement d'appontage dans la

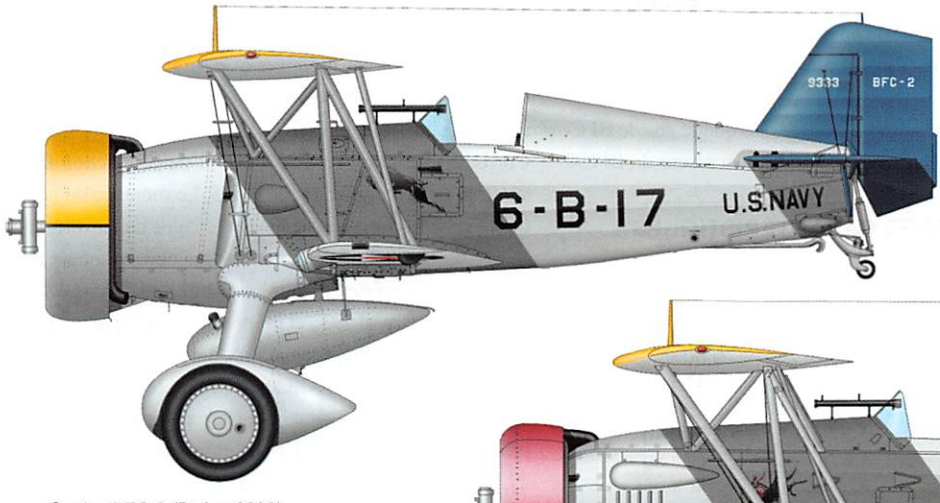


Curtiss F11C-2 (BuAer 9270)
VF-1B
USS *Saratoga*, 1933.

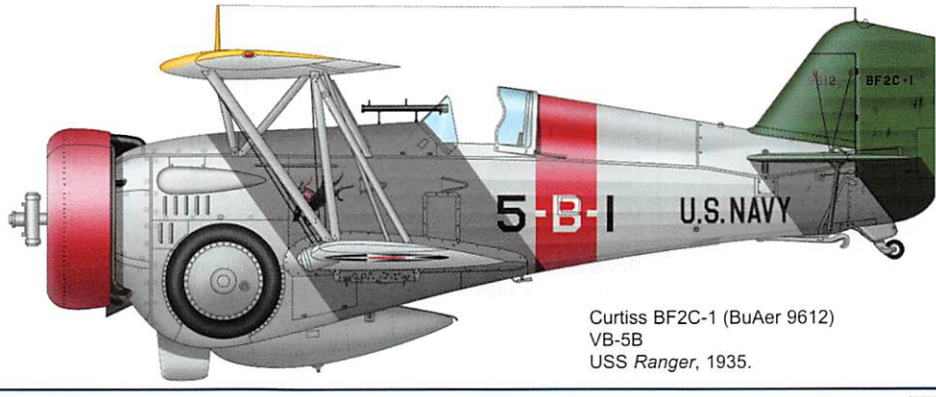


Curtiss BFC-2 (BuAer 9332)
VB-2B
USS *Saratoa*, 1934.

Curtiss BFC-2 (BuAer 9333)
VB-3
USS *Saratoga*, 1937.



Curtiss BFC-2 (BuAer 9333)
VB-6
USS *Enterprise*, 1938.



Curtiss BF2C-1 (BuAer 9612)
VB-5B
USS *Ranger*, 1935.

© P-A. Tilley, 2003

Le BFC-2 BuAer 9333 après son transfert à la VB-6 en février 1938. Le BFC-2 ne reste que cinq mois en service à bord de l'USS *Enterprise*.

nuit du 28 février 1936 sur la base de San Diego, le *Lieutenant* (jg.) L.W. Mang, qui pilote le BuAer 9276, mésestime la hauteur exacte de l'avion et décroche. L'avion rebondit sur le sol, endommage l'aile inférieure gauche et se retrouve en fin de course sur le dos. Le pilote s'est retrouvé éjecté de son siège au cours du retournement, mais il s'en tire avec des blessures superficielles. Quelques semaines plus tard, le 4 mai 1936, les choses se passent moins bien. L'*Ensign* H.N. Boadwee, à bord du BuAer 9340, rate son appontage sur le USS *Saratoga* et passe par-dessus bord. Il coule avec son avion avant que les secours aient pu intervenir. La série noire continue. Le 29 juillet, le BuAer 9272 rattaché à la base de San Diego est victime d'un feu au cours d'un vol d'essai et son pilote doit faire un amerrissage forcé dans la baie de San Diego. Le pilote, le ACMM H.H. Pavlet peut évacuer son Curtiss mais souffre de sérieuses brûlures au visage, les épaules, les bras et les mains.

En 1937, trois autres avions sont perdus, tous suite à une faute de pilotage. Le 4 février 1937, le *Av.Cadet* J.J. Lynch doit abandonner son avion en vol (BuAer 9266) après une figure de voltige qu'il a mal négociée. Il entre en vrille inversée qu'il identifie mal et voyant le sol se rapprocher, il préfère sauter en parachute. Quelques semaines plus tard, un autre BFC-2 (BuAer 9273) est perdu au décollage à cause de vents particulièrement turbulents à basse altitude. L'avion est suffisamment endommagé pour qu'il soit radié le 30 novembre. En fait, l'avion est peut-être réparable, mais déjà l'USN songe à le remplacer au sein de la VB-3. Malgré ses quatre ans, le BFC-2 a vite vieilli et la relève s'impose. Le successeur du BFC-2 n'est pas dérivé d'un chasseur mais c'est un bombardier de reconnaissance, le Vought SB2U-1. Non pas que le concept du chasseur-bombardier a fait long feu, mais la Marine a surtout besoin d'avions plus polyvalents. Au cours du dernier trimestre 1937, les premiers BFC-2 quittent la flottille et le dernier part le 28 janvier 1938. Un BFC-2 (BuAer 9275) quittera l'unité d'une manière imprévue, car il est perdu en mer le 15 novembre 1937 suite à des ennuis moteur qui obligent le pilote à faire un amerrissage à 10 miles au large des côtes californiennes; il sera repêché plus tard.

Cependant, le BFC-2 connaît un cours sursis, car onze appareils [1] sont affectés à la VB-6 embarquée sur l'USS *Entreprise*, nouvellement commissionné. Les avions sont pris en compte en janvier et février 1938 pour remplacer les vénérables Boeing F4B-4. Les autres sont envoyés en stockage (moins deux, les Bu 9279 et 9337 qui sont détruits lors de leur vol de convoyage respectivement les 14 janvier et 2 février 1938) en attendant leur sort final. Ils sont rejoints peu de temps après par les BFC-2 de la VB-6 qui se sépare de ses biplans usés à partir du mois d'avril 1938 pour prendre en compte des BT-1 (voir Aéro-Journal n° 25). Le dernier quitte l'unité le 6 juin 1938. Certaines cellules sont radiées dans les semaines qui suivent comme les BuAer 9271, 9274, 9332 et 9336 mais les autres devront attendre décembre 1938 pour que la décision administrative de radier tous les BFC-2 soit définitivement prise. Les cellules sont trop usées (mais forcément âgées !) pour envisager une utilisation dans les écoles. Les deux derniers (BuAer 9338 et 9339) sont radiés des inventaires le 31 juillet 1939. Au cours de leur carrière, ils auront fait preuve d'une grande fiabilité et solidité, les cellules ayant survécu dépassant largement les 1 000 heures de vol, une (BuAer 9332) frôlant même les 1 500 heures, ce qui est notable pour cette époque. Le nombre d'heures pour les F11C/BFC se monte à plus de 24 000 heures, la plupart à créditer au *High Hat*.

Développement raté

Comme tous les constructeurs, Curtiss cherche très tôt à améliorer son poulain. Ainsi, met-il au point le XF11C-3 qui se distingue du F11C-2 par son train rentrant qui se rétracte dans le fuselage. Le dispositif à base de chaînes est manœuvré par le pilote; Curtiss ne fait que « surfer sur la vague », car Grumman a déjà fait monter ce genre de dispositif sur le FF-1 de 1931, puis sur le F2F-1.

Curtiss garde le cinquième F11C-2 de production (BuAer 9269) pour le modifier en XF11C-3. Le montage du nouveau train fait augmenter le poids d'une centaine de kilos et modifie notablement le centre de gravité, ce qui oblige de faire reculer un peu l'aile supérieure pour le rétablir. Le XF11C-3 fait son premier vol en avril 1933 et est pris en compte par la marine le 27 mai. Malgré l'augmentation de poids et l'utilisation du même moteur Wright R-1820 de 700 cv, le XF11C-3 est plus rapide que le BFC-2. Encouragée par les performances du prototype, l'USN ne tarde pas à commander une petite série de 27 F11C-3 le 26 février 1934 (BuAer 9586-9612). En mars 1934, le XF11C-3 change de catégorie comme ses prédécesseurs et passe dans la catégorie chasseur-bombardier, devenant ainsi XBF2C-1. Ce prototype aura cependant une vie courte car il est victime le 24 septembre 1934 d'une panne moteur au

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

	F11C-2 BFC-2	BF2C-1
Envergure	9,60 m	9,60 m
Longueur	6,88 m	7,41 m
Hauteur	2,96 m	3,03 m
Poids à vide	1 378 kg	1 509 kg
Poids en charge	1 874 kg	2 065 kg
Vitesse maximale	325 km/h	362 km/h
Vitesse croisière	241 km/h	252 km/h
Taux de montée	11,7 m/sec	9,9 m/sec
Plafond pratique	7 650 m	8 230 m
Dist. franchissable	840 km	1 167 km
Armement	2 mitrailleuses de 0,30 in. une bombe de 500 livres	

[1] BuAer 9265, 9267, 9271, 9274, 9331 à 9333, 9335, 9336, 9338 et 9339.

décollage de la base de Hampton Roads en Virginie et fait un amerrissage dans l'eau salée. Il est déclaré irrécupérable. Quelques jours plus tard, les premiers BF2C-1 sont livrés à l'USN, les derniers le sont le 15 novembre .

Alors que le succès des versions terrestres du Hawk laisse augurer une belle carrière pour le BFC-1, les choses ne vont pas se passer comme prévu. La première flottille transformée est la VB-5B, embarquée sur l'USS *Ranger*. Elle prend en compte dix-huit avions (9588 à 9604, 9612) dès le mois de novembre. Les autres avions sont soit stockés, soit utilisés comme machine d'essai comme le 9586.

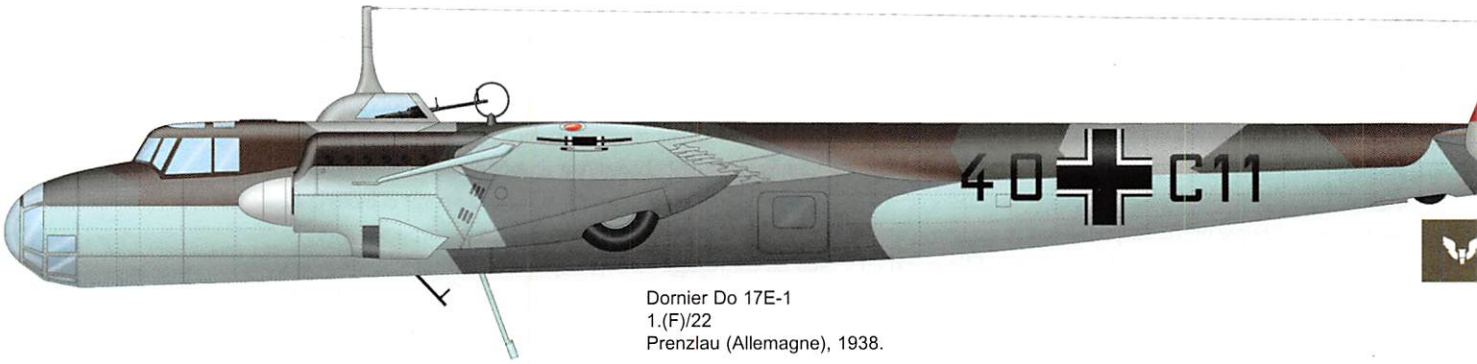
Les ennuis commencent très tôt pour les BF2C-1 de la VB-5B. Un accident mortel a lieu dans la soirée du 29 janvier 1935, le *Lieutenant* (jg.) R.C. Haven se tuant à bord du BuAer 9594 au cours d'un vol de nuit avec d'autres pilotes de son unité. Les raisons exactes de cet accident ne seront jamais connues, mais l'enquête révélera que l'avion a heurté la mer avec une grande force probablement suite à un piqué. La question primordiale qui se pose est de savoir si le pilote contrôlait encore l'avion au moment du choc. Mais déjà, un défaut majeur commence à poindre. Les pilotes se plaignent régulièrement du même problème qu'ils rencontrent. Ce problème tourne autour du moteur, le Wright Cyclone. Chose insoupçonnée, les vibrations naturelles du moteur en marche entrent en résonance avec les ailes métalliques de l'avion en vitesse de croisière notamment. Cette résonance est dangereuse car elle peut désintégrer l'avion en vol si ce phénomène persiste. Les ingénieurs de Curtiss sont d'abord dubitatifs car ils n'ont jamais rencontré ce phénomène sur les modèles Hawk III. Ils trouvent vite la réponse à cette question se rendant compte que ces modèles ont des ailes en bois ! À ce gros problème, s'ajoute un autre portant sur le train qui s'avère très fragile, ce qui réduit souvent le taux de disponibilité au sein de la VB-5B. Il s'affaisse très facilement, endommageant les plans inférieurs de la voilure, nécessitant de longues et coûteuses réparations. L'USN décide en conséquence de retirer le BF2C-1 du service après moins d'un an après son introduction et de suspendre toutes les réparations en cours en attendant une décision définitive. Le retrait se fait cependant progressivement entre le mois d'octobre 1935 et février 1936. Mais avant cela, deux avions sont perdus. Un premier (BuAer 9592) est détruit suite à un incendie au sol, et un second (BuAer 9593) est perdu en mer corps et biens le 11 septembre. Le BuAer 9602 est détruit dans un accident lors de son de convoyage vers les dépôts le 29 octobre 1935, après que son pilote, égaré dans le mauvais temps, a été obligé de faire un atterrissage forcé... c'est un arbre qui a arrêté l'avion. Ainsi l'USN a perdu dans cet accident un avion et le pilote deux dents !

Dès le début, la marine tente bien de remédier à ce problème de résonance et le BuAer 9601 part chez la NAF à Philadelphie pour y subir des test intensifs. Tout est essayé comme l'ajout de poids en bout d'aile en vue de changer l'harmonie, mais finalement, la solution sera trouvée en remplaçant les ailes métallique par des ailes en bois. Mais pour l'USN, le coût global de ce changement est jugé trop prohibitif et cela ne résout pas de toute manière le problème du train. Le BF2C-1 est donc condamné et tous les avions restants sont radiés le 1er février 1937. Les avions sont dépouillés de ce qui peut l'être et envoyés par le fonds. La VB-5B a globalement peu volé sur le BF2C-1. La flotte de 28 avions n'a effectué qu'un peu plus de 3 730 heures de vol et rares sont les avions dont les cellules ont dépassé les 200 heures de vol. Le BuAer 9609, mis en réserve dès le début, a réalisé moins de cinq heures de vol ! La seule exception est le 9601, machine de tests en vol qui effectue près de 300 heures de vol. Il est radié le dernier le 31 août 1937 [2].

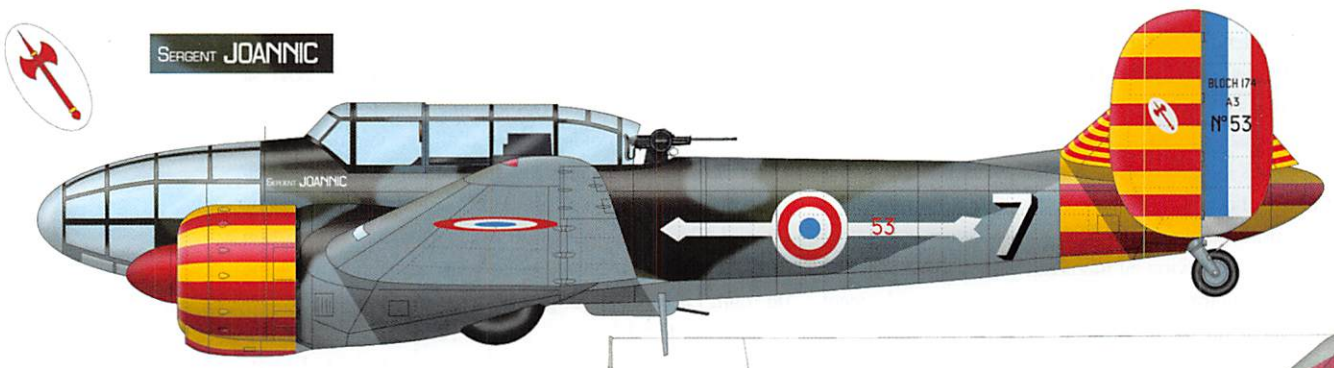
Les derniers chasseurs embarqués Curtiss disparaissent sans gloire et avec eux le concept du chasseur-bombardier embarqué. Si Curtiss disparaît définitivement quelques années plus tard, le concept du chasseur-bombardier renaîtra au cours de la guerre.

[2] le BuAer 9587 est radié le 30 novembre 1939 mais c'est une régularisation tardive, l'avion ayant été détruit en test le 15 juillet 1937.

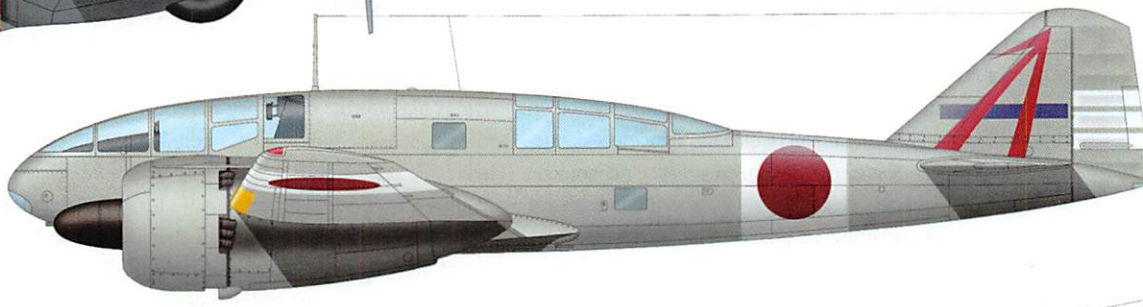
Le BF2C-1 BuAer 9588 de la VB-5B sur la base de San Diego en 1936.
Connu pour son talent d'imitateur, le constructeur s'est largement inspiré du système de train rétractable mis au point par Grumman.



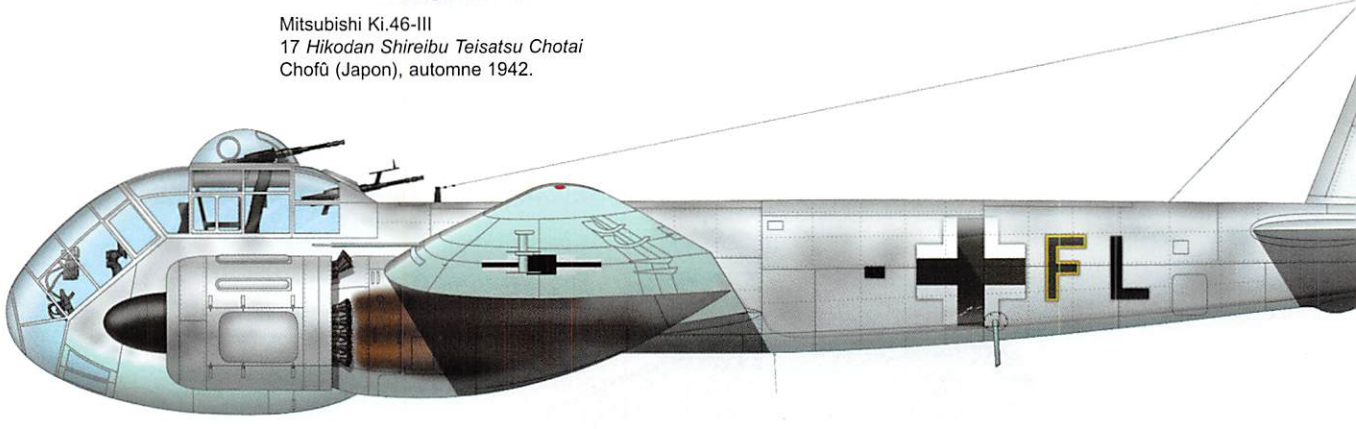
Dornier Do 17E-1
1.(F)/22
Prenzlau (Allemagne), 1938.



Bloch MB.174 n° 53
GR II/33 1ère escadrille
Tunis el-Aouina (Tunisie), 1941.



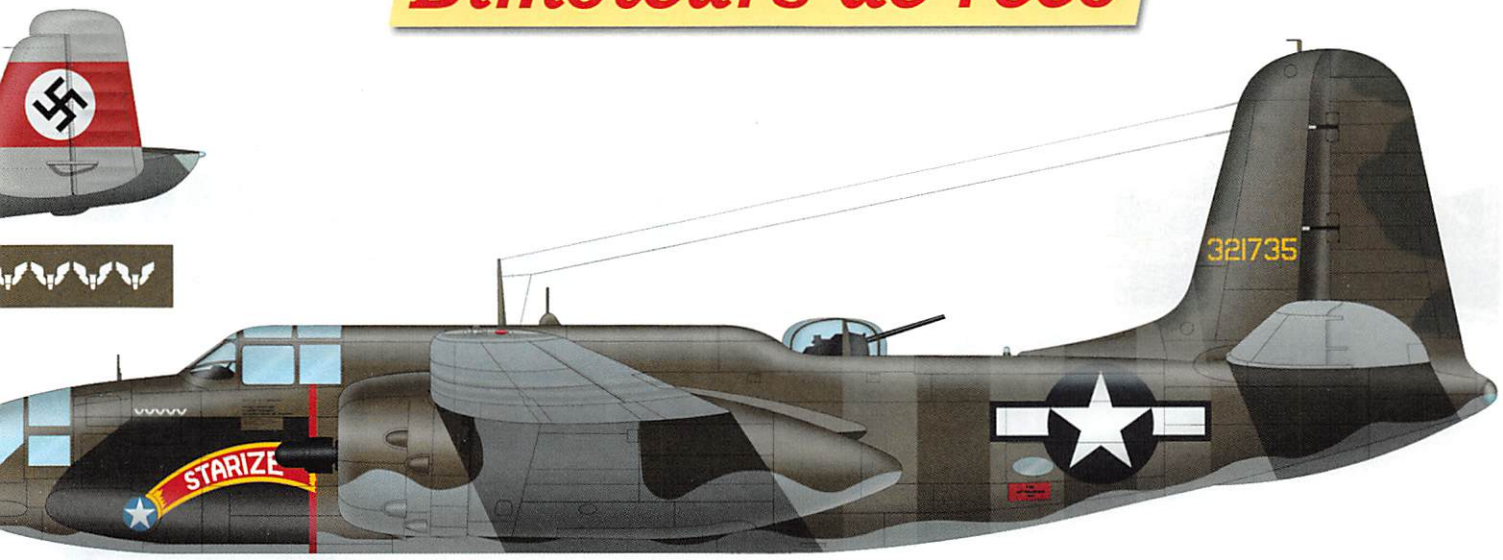
Mitsubishi Ki.46-III
17 *Hikodan Shireibu Teisatsu Chotai*
Chofû (Japon), automne 1942.



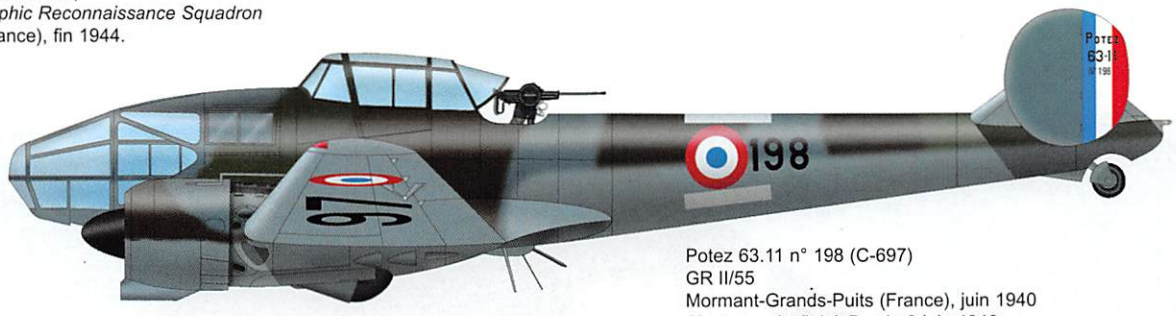
Junkers Ju 188F-1
3./FAGr 122
Mittau (Lettonie), février 1944.

de Havilland Mosquito PR.XVI (NS644)
N° 60 SAAF *Squadron*
San Severo (Italie), 1944.

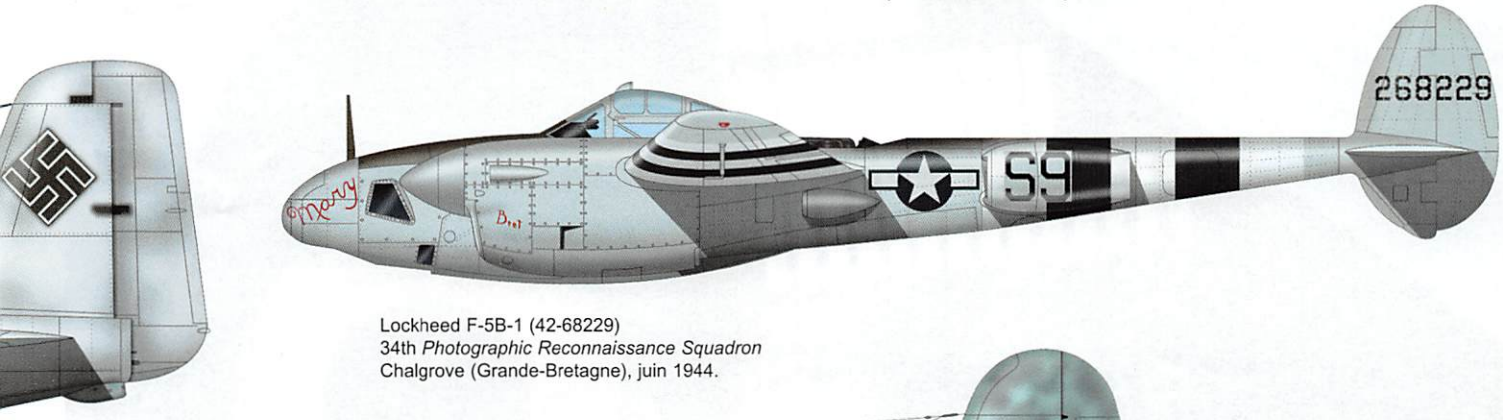
Bimoteurs de reco



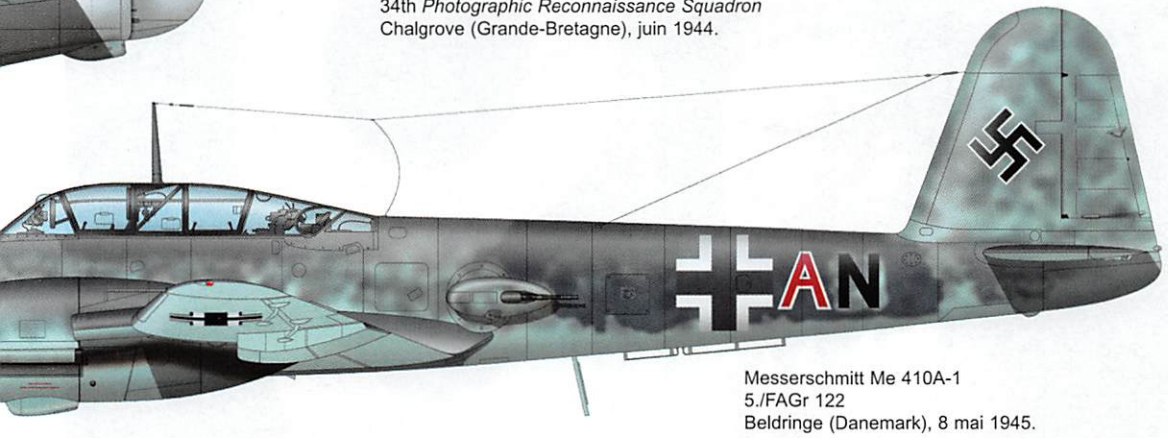
Douglas F-3A (43-21735)
155th *Photographic Reconnaissance Squadron*
Saint-Dizier (France), fin 1944.



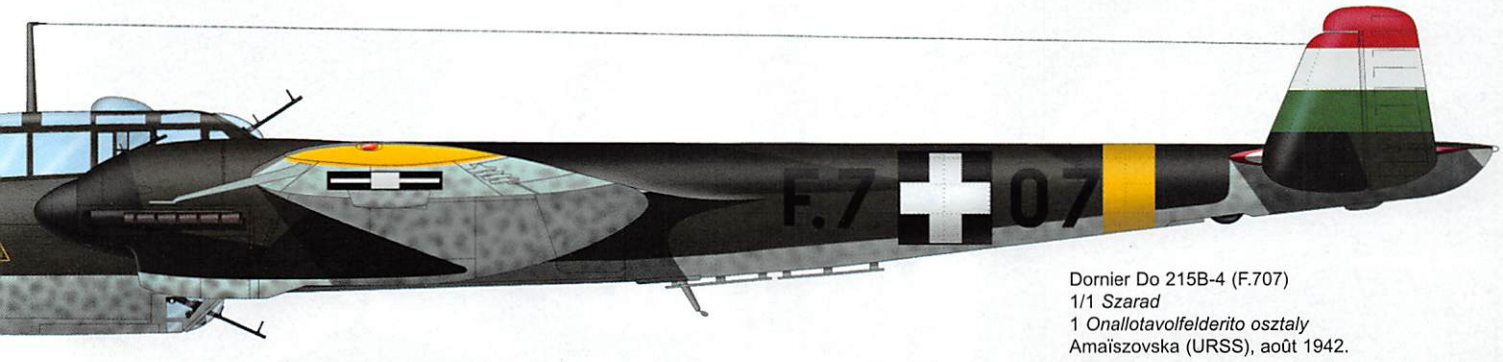
Potez 63.11 n° 198 (C-697)
GR II/55
Mormant-Grands-Puits (France), juin 1940
Abattu par la *flak* à Buc le 9 juin 1940.



Lockheed F-5B-1 (42-68229)
34th *Photographic Reconnaissance Squadron*
Chalgrove (Grande-Bretagne), juin 1944.



Messerschmitt Me 410A-1
5./FAGr 122
Beldringe (Danemark), 8 mai 1945.



Dornier Do 215B-4 (F.707)
1/1 *Szarad*
1 *Onallotavolfelderito osztaly*
Amaïszovska (URSS), août 1942.

LES CROIX DE MANNERHEIM

Eino Ritaranta
Kari Stenman

© Kari Stenman

La Croix de Mannerheim a été instituée après la guerre d'Hiver. En effet, les autorités militaires se sont aperçues qu'il manquait une décoration pouvant être décernée sans distinction de rang. Sur la proposition du commandant en chef, le maréchal Mannerheim, des amendements sont apportés à l'Ordre de la croix et médaille de la Liberté finlandaise. Cette nouvelle décoration est officiellement adoptée en décembre 1940. Les critères d'attribution sont sévères et elle ne peut être décernée que pour des actes de bravoure exceptionnels ou pour la compétence au commandement ayant permis des succès significatifs au cours d'opérations militaires. Tout militaire finlandais, quel que soit son grade, peut devenir chevalier de la Croix de Mannerheim. Même si cette décoration n'est pas la plus haute distinction finlandaise, le fait qu'elle ait été chichement décernée mérite que l'on s'y attarde. En effet, entre le 22 juillet 1941 et le 7 mai 1945, seulement 191 militaires ont connu cet honneur, dont 19 aviateurs. Parmi ces derniers, deux l'ont reçue deux fois (possibilité qui sera offerte en août 1943). Seuls deux Finlandais ont été récipiendaires de la Croix de Mannerheim de 1ère classe, le maréchal Carl Gustaf Mannerheim lui-même, le 7 octobre 1941, et le général Axel Heinrichs, chef d'état-major de l'armée finlandaise, le 31 décembre 1944.

Oiva E.K. Tuominen (CM n° 6)

Le premier récipiendaire de la croix de Mannerheim au sein de l'Ilmavoimat est Oiva Tuominen. Né en mars 1908, il s'engage tout d'abord comme mécanicien en septembre 1926. En 1933, il rejoint la base aérienne 5 comme élève sous-officier pilote. Il reçoit son badge de pilote en octobre 1934 et est muté dans une unité de reconnaissance. Quatre ans plus tard, il se retrouve dans une unité de chasse, le LLv 26 équipé de Bristol Bulldog. Il est alors sergent-chef.

Quand la guerre d'Hiver éclate, Oiva Tuominen vole sur Fokker D.XXI, le chasseur le plus performant de l'aviation finlandaise de l'époque. Il ouvre son palmarès le 25 décembre 1939 en abattant un DB-3 avec le FR-117, victoire qu'il partage avec le sergent K. Virta du LLv 24. Une autre suit le 19 janvier 1940. À la fin du même mois, son unité perçoit des Gloster Gladiator, fraîchement arrivés. Il obtient 6,5 victoires sur Gladiator, dont un doublé le 2 février et 4,5 victoires le 13 février. Il termine la guerre d'Hiver avec 8 victoires confirmées et 4 autres probables. Même si au cours des derniers jours, il vole sur Fiat G.50, il n'a cependant pas eu l'occasion de d'obtenir de victoires sur cet avion. Il reçoit cependant pour son mérite ses galons de sergent-major.

Quand la guerre de Continuation commence, le sergent-major Tuominen vole toujours sur Fiat au sein du LLv 26. Le 4 juillet, il abat à bord du FA-3, quatre SB-2 en un seul combat. Il reçoit ses galons d'adjudant à la fin du mois et le 18 août 1941, il reçoit la Croix de Mannerheim; son palmarès et alors de 19,5 victoires. Il continue à voler sur Fiat jusqu'à sa mutation au LLv 34 au printemps 1943, alors en cours de transformation sur Bf 109G-2. On lui attribue le MT-212 avec lequel il ne tarde pas à revendiquer une nouvelle victoire dès 23 avril 1943 au détriment d'un Pe-2. Cependant, la chance est sur le point de l'abandonner le 2 juin 1943, quand il est touché par les débris du Pe-2 qu'il vient d'abattre au-dessus du golfe de Finlande. Il doit faire un amerrissage forcé, mais peut rejoindre le rivage à la nage. À la fin de l'année, il fait une brève apparition au HLeLv 30 puis revient au cours de l'été au HLeLv 34 qui vole désormais sur Bf-109G-6. Il obtient dès le 8 juillet une victoire contre un Pe-2; quatre autres victoires viendront s'ajouter, sa dernière victime étant un Yak-9, le 18 juillet 1944. Il totalise 43 victoires en 400 sorties. Cela le place au 4ème rang des as finlandais et le premier as, toutes nations confondues, sur Fiat G.50 avec 23 victoires. Il quitte l'armée en janvier 1945.

Après la guerre, il occupe divers emplois, dont celui de chauffeur de taxi à Helsinki. Cela ne l'empêche pas de voler pour son plaisir pendant ses temps libres. Il décède en janvier 1976.

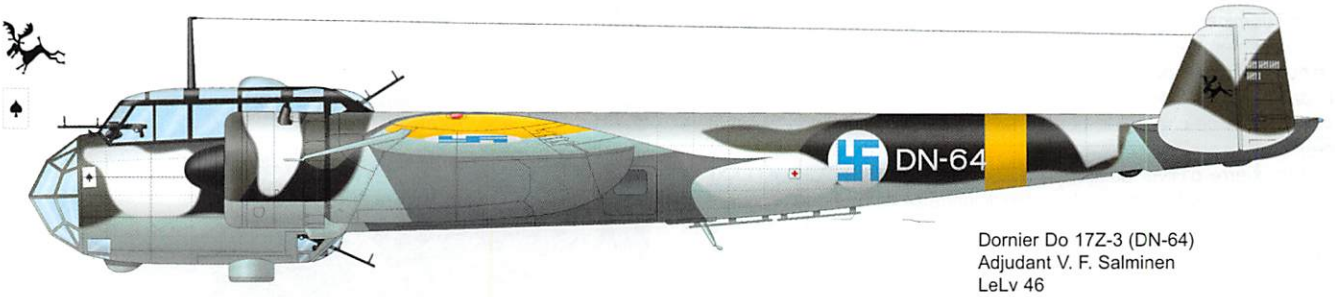
Fiat G.50 (FA-26)
Adjudant O.E.K. Tuominen
1/LLv 26
Lunkula, août 1941.

© P-A. Tilley, 2003

Viljo F. Salminen (CM n° 33)

Viljo Salminen est né en août 1905. En 1924, il suit un entraînement de pilote avec la garde civile finlandaise et entre dans l'aviation pour faire son service militaire en octobre. Un an plus tard, il est sergent et se retrouve dans une unité de reconnaissance. Son avancement est rapide et il reçoit ses galons d'adjudant en mai 1931. Il accumule par la suite les qualifications, d'abord de pilote de chasse, puis de vol aux instruments, ainsi que d'opérateur radio. À la fin du mois de janvier 1938, il est muté au LLv 44, unité de bombardement qui vole sur Blenheim, le bombardier le plus moderne de l'Ilmavoimat. Il s'y trouve toujours en novembre 1939 lors du déclenchement de la guerre d'Hiver. Il y réalise 49 sorties, se montrant très déterminé à voler dès que le temps peut le permettre.

À partir de juin 1941, il se distingue de nouveau en effectuant le plus grand nombre de missions possible. C'est pour son ardeur au combat qu'il reçoit la Croix de Mannerheim le 5 novembre 1941. Depuis juin 1941, il a effectué 56 sorties opérationnelles et détruit plusieurs trains et navires. Ses actions lui ont donné une réputation de pilote compétent et courageux. Sa témérité l'a amené à rentrer plusieurs fois sur un moteur ou avec un avion criblé par la DCA. Peu après sa remise de décoration, il est muté au LLv 46 et est chargé de prendre en compte à Varsovie les Dornier 17Z donnés par l'Allemagne. L'adjudant Salminen vole sur Dornier jusqu'à l'armistice de septembre 1944, en passant à la section de cartographie à partir d'avril 1943. Puis, il participe brièvement à la guerre de Laponie contre les Allemands avant d'être retiré du front en décembre 1944. Il compte 151 sorties de guerre, ce qui le place en tête du palmarès des pilotes de bombardement. Il quitte l'armée en août 1945 et devient chauffeur jusqu'à sa retraite. Il décède en octobre 1991.



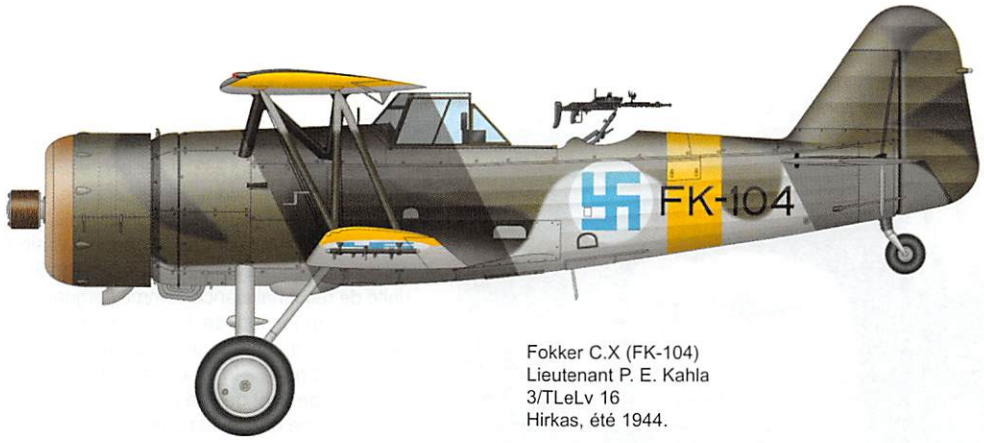
© P-A. Tilley, 2003

Dornier Do 17Z-3 (DN-64)
Adjudant V. F. Salminen
LeLv 46
Tiiksjärvi, janvier 1943.

Paavo E. Kahla (CM n° 54)

Né en novembre 1918, il effectue son service militaire au sein de l'Ilmavoimat à l'âge de 20 ans, après avoir obtenu son baccalauréat. Il est accepté pour devenir officier de réserve. À cause d'une pénurie d'observateurs, il est choisi pour suivre un cours et doit interrompre son entraînement de pilote. Après avoir effectué son temps réglementaire, il est officier de réserve et retourne à la vie civile. Il entame des études forestières à l'université d'Helsinki. Il est rappelé en novembre 1939 comme sous-lieutenant et se retrouve à la 1/LLv 14 volant sur Fokker C.X. Au cours de la guerre d'Hiver, il effectue une cinquantaine de sorties. Au printemps 1940, il retourne à ses études jusqu'à son rappel en juin 1941. Il est affecté une nouvelle fois au LeLv 14, mais à la 3ème escadrille qui deviendra 3/LeLv 16 à la fin de l'année 1941. En décembre il est promu lieutenant. Jusqu'au printemps 1942 il ajoute 91 sorties, toutes effectuées sur Fokker C.X, et pour ses actions, il reçoit la croix de Mannerheim le 26 avril 1942. Mais la guerre manque de se terminer pour lui le 12 août 1942. Ce jour là, son pilote, le sous-lieutenant Pentti Mannermaa et lui sont envoyés à bord du FK-109 en mission de reconnaissance au-dessus du lac Lagoda. Au cours du vol, son avion est touché par des tirs venant du sol qui tuent le pilote. Au lieu d'abandonner l'appareil le destinant au sort peu envié de prisonnier de guerre, il décide de tenter de ramener l'avion. Il parvient à atteindre le siège du pilote et se glisse avec peine entre le manche et le corps inerte de son compagnon d'armes. Il rejoint le terrain de Hirvas une heure et demie plus tard, mais manquant d'aisance et de pratique, il fait capoter le Fokker C.X à l'atterrissage, heureusement sans gravité pour lui.

En avril 1943, il prend la tête de la 3/LeLv 16, commandement qu'il va garder jusqu'à la fin de la guerre. Cette unité va également garder le Fokker C.X comme monture malgré son obsolescence évidente en 1944. En septembre 1944, Kahla est devenu capitaine et a accumulé plus de 300 sorties de reconnaissance, un record dans cette spécialité. Il participe à la guerre de Laponie, faisant partie des rares aviateurs mobilisés pour ce conflit. Il est muté au HLeLv 26 dont il prend le commandement de la 4ème escadrille, toujours sur Fokker C.X. Le 23 octobre 1944, il décolle à bord du FK-104 pour une autre mission de reconnaissance dont il ne reviendra pas. Les restes de l'avion et de l'équipage seront retrouvés un an plus tard, ayant été probablement abattus par la flak.



Fokker C.X (FK-104)
Lieutenant P. E. Kahla
3/TLeLv 16
Hirkas, été 1944.

© P-A. Tilley, 2003

Rolf R. Winqvist (CM n° 55)

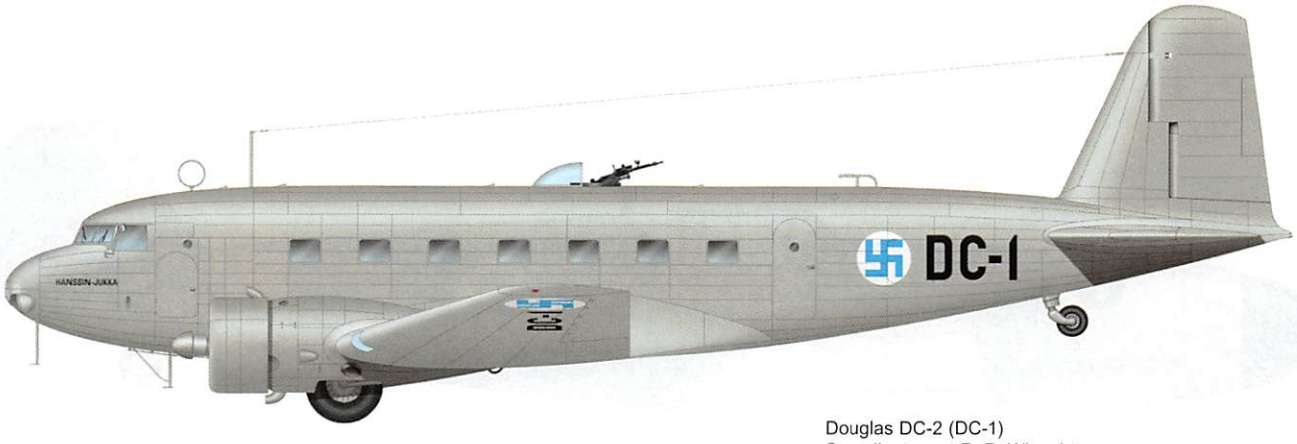
© Kari Stenman

Rolf Winqvist, issu d'une famille de paysans, est né en mars 1919. Détenteur de son bac, il rejoint l'Ilmavoimat en juin 1938 pour suivre un cours de pilote et d'officier de réserve, mais tout comme Paavo Kahla, il doit l'interrompre pour devenir observateur. Une fois son service terminé, il entame des études à l'institut de technologie d'Helsinki.

Pendant la guerre d'Hiver il est rappelé comme sous-lieutenant et se retrouve au LLv 46 équipé de Blenheim. Il effectue quelques missions, mais comme il parle couramment le suédois, en février 1940 il participe comme observateur à la seule mission de bombardement de l'unique DC-2 piloté par le comte suédois Carl Gustaf von Rosen. Il se distingue d'ailleurs au cours de cette mission où le DC-2 revient sur un moteur. Il termine cette campagne avec 27 sorties à son actif.

Libéré de ses obligations militaires, puis rappelé de nouveau en juin 1941, il retrouve le Bristol Blenheim au sein de la 2/LLv 44. Les missions se succèdent sans incident majeur, mais le 3 novembre 1941, son avion (BL-118) connaît des difficultés lors du décollage et va s'écraser en bout de piste dans les bois. L'avion prend feu instantanément, mais, malgré ses blessures, il parvient à extraire le pilote qui était resté bloqué sur son siège. Il a juste le temps de s'éloigner de l'appareil avant que les bombes n'explosent. En avril 1942, il reçoit ses galons de lieutenant puis est décoré de la Croix de Mannerheim le 26 avril 1942 après 75 missions de guerre. Le 10 février 1943, il réalise sa dernière sortie sur Blenheim, qui est aussi sa 100ème mission personnelle, puis peu de temps après son unité est transformée sur Ju 88A, à Tütow en Allemagne. Il est l'un des premiers à voler en opérations sur le Junkers dès son retour en avril 1943. Winqvist vole alors cependant beaucoup moins, comme la plupart des pilotes finlandais en 1943-1944, du fait des économies de carburant imposées et il n'effectue qu'une dizaine de missions en un an.

Le 23 juin 1944, alors que les Soviétiques ont lancé leur grande offensive d'été, le lieutenant Winqvist décolle à bord du JK-259 pour sa 111ème mission de bombardement. Son objectif est une concentration d'embarcations qui tentent d'accoster près de Tuulos sur le lac Ladoga. Mais le JK-259 n'arrivera pas au-dessus de l'objectif, car le Junkers est intercepté par deux La-5 soviétiques près de Salmi. Cherchant à échapper à ses poursuivants, le pilote, le capitaine K. Lehmus, descend près du sol et au cours d'une manœuvre, heurte le sol. Aucun des quatre membres d'équipage ne survit.



Douglas DC-2 (DC-1)
Sous-lieutenant R. R. Winqvist
2/LLv 44
Joroinen, 1er mars 1940.

© P-A. Tilley, 2003

Eino I. Juutilainen (CM n° 56)

Le toujours très souriant Ilmari Juutilainen (ci-dessus) et son Brewster B.239 BW-364 (ci-dessous) avec lequel il remporte la majorité de ses victoires en 1941 et 1942.
(Collection E. Ritaranta)

Né en février 1914, Eino Ilmari Juutilainen (Ilmari est prénom usuel) s'intéresse très tôt à l'aviation. Le fait d'habiter près de Sortalava, base d'hydraviation a sûrement beaucoup aidé à la naissance de cette vocation. En 1932, il fait son service militaire dans un escadron d'hydravions comme mécanicien. En novembre 1933, il est libéré et suit un cours de pilote dans le civil. En 1935, son expérience l'incite à s'engager dans l'aviation pour devenir pilote militaire. Il reçoit ses ailes en mars 1936 et est affecté dans une unité de reconnaissance comme sergent. En mars 1939, un événement change son destin : il quitte son unité pour suivre un entraînement comme pilote de chasse. À l'issue de son entraînement, il est muté à la 3/LLv 24 commandée par Eino Luukkanen. Il ignore en arrivant qu'il va devenir l'as des as finlandais.

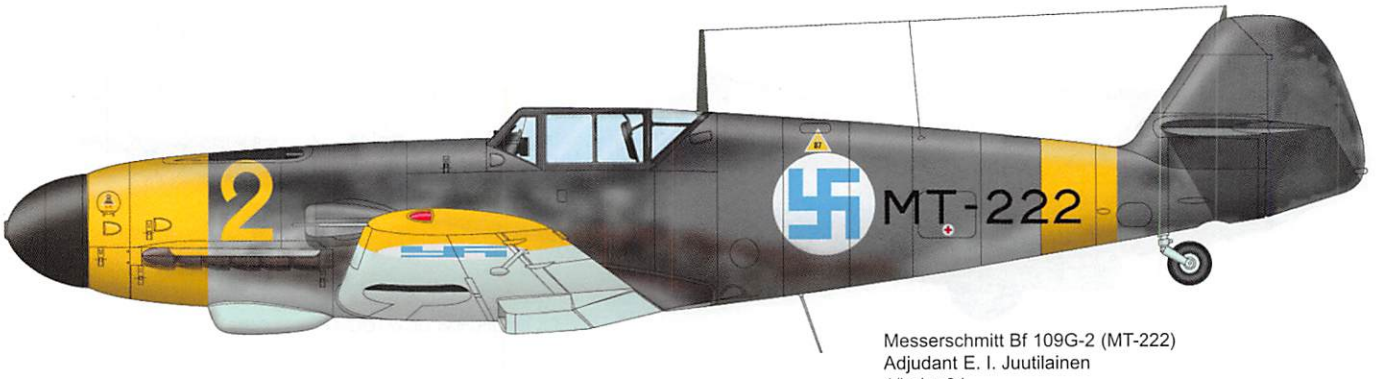
Sur la brèche dès le 30 novembre 1939, il doit cependant attendre le 19 décembre pour vivre son premier combat aérien au cours duquel il abat un SB-2. Au 13 mars 1940, il a déjà effectué 115 sorties et abattu un autre avion soviétique (un I-16). Pendant cette même période, il est promu sergent-chef puis sergent-major. En mars 1941, il reçoit ses galons d'adjudant qu'il gardera pendant tout le restant de la guerre.

Pendant les quinze mois de paix, le LLv 24 reçoit une nouvel avion de combat, le Brewster B.239. On lui attribue le BW-364 sur lequel il vole le plus souvent. De nouveau au front en juin 1941, il ajoute 13 victoires au cours de l'année 1941, toutes contre des chasseurs, dont deux doublés et un triplé. Après avoir obtenu sa 20ème victoire, il reçoit la Croix de Mannerheim le 26 avril 1942. Tout comme Oiva Tuominen, il est sélectionné au printemps 1943 pour voler sur le Bf 109G-2 au sein du nouveau LeLv 34, une sorte d'unité d'élite. Il est titulaire alors de 36 victoires, dont 34 remportées sur Brewster en 181 sorties. On compte deux triplés et six doublés sur ce total. Dès le 24 mars, il ouvre son score sur Bf 109 en abattant un Pe-2 à bord du MT-212. Au cours des douze mois qui suivent, il obtient 23 autres victoires dont trois triplés.

Le nombre de ses victoires s'accélère pendant l'été 1944 et, en trois mois, il n'abat pas moins de 34 avions soviétiques. Le 20 juin il abat cinq avions soviétiques en trois sorties, mais dix jours plus tard il en abat six en une seule (2 Yak-9, 2 Airacobra, 1 La-5, et 1 Il-2), égalant ainsi le record de Jorma Sarvanto de 1940.

Entre-temps, le 22 juin 1944, il reçoit pour la deuxième fois la Croix de Mannerheim, devenant l'un des quatre militaires finlandais à l'avoir reçue une deuxième fois. Le 5 juillet 1944, il obtient son dernier triplé aux dépens d'une formation de Yak-9. Il remporte sa dernière victoire (un Li-2) le 3 septembre, la veille de l'armistice (cette dernière non officiellement créditée). C'est sa 94ème victoire. Il a établi son palmarès en 437 missions, dont seulement 141 sur Messerschmitt. C'est un pilote hors pair et un chasseur émérite, son avion n'a jamais été touché par les tirs ennemis !

Il prend sa retraite de l'armée en mai 1947 et participe régulièrement à des shows aériens avec son avion personnel. Il décède en février 1999.



Messerschmitt Bf 109G-2 (MT-222)
Adjudant E. I. Juutilainen
1/LeLv 34
Suulajärvi, juillet 1943.

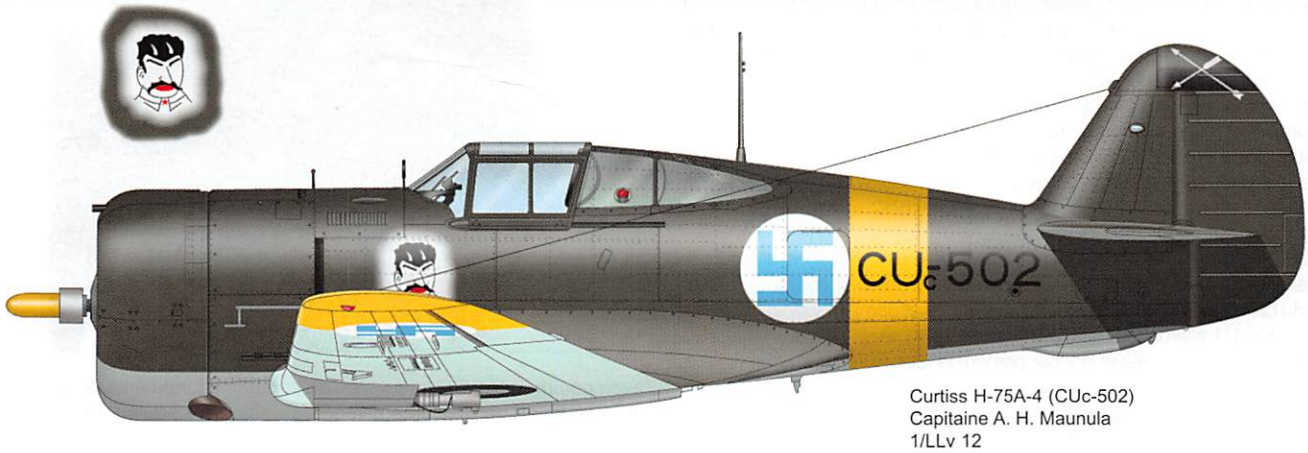
© P-A. Tilley, 2003

Lauri V. Nissinen (CM n° 69)

Lauri Nissinen entre dans l'aviation comme appelé en 1936 alors qu'il a à peine 18 ans. Il devient tout d'abord mécanicien puis est libéré en mars 1937 avec le grade de caporal. En août 1938, il est admis à suivre un cours de sous-officier pilote et s'engage. Il reçoit ses ailes en février 1939 et rejoint la 5/LLv 24 le lendemain. Il est promu sergent en mai.
Il obtient sa première victoire le 1er décembre 1939 au détriment d'un SB-2. Trois mois plus tard, devenu sergent-major, son palmarès s'élève à 4 victoires (toutes remportées sur le FR-98). Volant sur B.239 au début de la guerre de Continuation au sein de la 3/LLv 24, il obtient 13 victoires jusqu'en novembre 1941. Le même mois, il part suivre un cours d'officier de réserve et en sort au début 1942. Il rejoint la 2/LLv 24 et est promu sous-lieutenant de réserve dans la foulée. Il deviendra officier d'active par la suite. Il se distingue le 6 avril 1942 en abattant 3 Hurricane au cours de la même sortie et le 8 juin, il dépasse les 20 victoires depuis le 25 juin 1941 en abattant un autre Hurricane. Moins d'un mois plus tard, il reçoit la Croix de Mannerheim.
Après avoir quitté le front pendant quelques mois, il revient en première ligne dans son unité en mars 1943 comme lieutenant. Il prend le commandement de la 1/Lelv 24 en juin. En avril 1944, le HLeLv 24 est transformé sur Bf 109G-2 et il reçoit le MT-225 comme monture personnelle. Il abat quatre La-5 en deux sorties, deux le 16 mai et deux autres le 28 mai 1944. Un cinquième La-5 s'ajoute le 15 juin. Le 17 juin 1944, il décolle pour sa deuxième mission de la journée pour intercepter une formation d'Il-2. Lors de la première sortie, il avait déjà abattu un Il-2, mais la chance ne sera pas au rendez-vous cette fois-ci. Juste après avoir entamé son attaque avec son ailier, le sous-lieutenant H. Lampi, son avion est touché par les débris d'une aile du MT-227 piloté par le lieutenant Urho Sarjamo, un autre as du HLeLv 24, qui a été touché par le feu adverse. Aucun des deux pilotes ne survit. Lauri Nissinen avait obtenu ses 32 victoires (dont une par erreur sur un avion allemand !) en 300 missions de guerre.

Auvo H. Maunula (CM n° 90)

Auvo Maunula est déjà un pilote confirmé quand la guerre d'Hiver commence. Né en juin 1906, il fait son service militaire en 1926 et suit un cours d'officier de réserve. Il reste dans l'armée et devient officer d'active en 1929. En 1930 il reçoit ses ailes et rejoint une unité de reconnaissance qui vole encore sur d'antiques IVL Hansa A22 puis sur Blackburn Ripon II. En 1938, alors capitaine, il devient officier d'état-major au LeR 1, mais revient au LLv 12 en octobre 1939 qui a été entre-temps transformé sur Fokker C.X. C'est sur ce type d'avion qu'il va participer à la guerre d'Hiver. En janvier, il prend le commandement de la 1/LLv 12. En 1940, il va voler aussi sur les Gladiator qui sont affectés à une escadrille du LLv 12, mais il ne remporte aucune victoire à bord de cet avion. L'année suivante, son unité perçoit des Curtiss 75, mais au bout de quelques jours ils sont remplacés par des Fokker D.XXI, les Curtiss ayant été jugés plus utiles dans une unité de chasse. À la fin du mois de juillet 1941, il prend le commandement du T-LeLv 35 mais le fait de commander une unité d'entraînement avancé ne lui convient pas et il parvient à revenir en première ligne dès le milieu du mois d'août 1941. Il prend le commandement du LeLv 12. Le mois d'après il reçoit ses galons de commandant. Il remporte en février 1942 sa première victoire aérienne contre un R-5, puis au printemps 1942, il effectue sa 100ème sortie. À la fin du mois d'août 1942, Maunula prend le commandement du LeLv 28 qui vole sur Morane. Le 8 septembre, il est récompensé pour son leadership est reçoit la Crois de Mannerheim. Il remporte deux victoires sur Morane le 8 mai 1943 et le 7 mars 1944 qui viennent s'ajouter à sa victoire remportée sur Fokker, mais son palmarès s'arrêtera là.
Le 17 mai 1944, Maunula décolle avec son ailier le capitaine Hyrkki pour simuler un combat aérien. La cible choisie est un Po-2 capturé. Pour des raisons inexpliquées, l'avion de Maunula entre en spirale dont Maunula ne pourra sortir. Il s'écrase dans le lac Pälläjärvi, le tuant sur le coup. En quatre ans d'opérations, il aura effectué environ 200 missions, la plupart de reconnaissance.



Curtiss H-75A-4 (CUc-502)
Capitaine A. H. Maunula
1/LLv 12
Rantasalmi, juillet 1941.

© P-A. Tilley, 2003

Jorma Karhunen (CM n° 92)

Né en mars 1913, il entre à 20 ans dans l'Ilmavoimat pour faire son service militaire après l'obtention de son bac. Un an plus tard, il s'engage et intègre une école d'officier. En 1936, il est diplômé de l'école des aspirants après avoir reçu son brevet de pilote et est muté au LLv 24 qui vole sur Gloster Gamecock. Deux ans plus tard, il vole sur Fokker D.XXI. On lui attribue le FR-112 sur lequel il se retrouve le plus souvent. Il est alors lieutenant. Il se bat contre les Soviétiques dès novembre 1939 et en deux mois il obtient environ 4,5 victoires, la première d'entre elles étant remportée sur un SB-2 le 1er décembre avec son FR-112. Mais en février 1940, il part pour la Suède comme pilote de réception des Brewster. Il revient en Finlande avec les B.239 à la fin du printemps 1940, avions qui équipent maintenant le LLv 24, dont il prend la tête de la 3ème escadrille.

C'est à ce poste qu'il débute la guerre de Continuation et son palmarès s'enrichit le 4 juillet 1941 avec la destruction un SB-2bis aux commandes du BW-366, sa monture habituelle. En août, il est promu capitaine. Au cours des semaines suivantes, son escadrille devient l'une des meilleures du LeLv 24 et en août 1942, elle parvient à abattre 25 avions soviétiques en une semaine dont huit sont à créditer à Karhunen. C'est pour son palmarès, qui dépasse maintenant les vingt victoires, mais aussi pour récompenser ses capacités de leader, qu'il reçoit la Croix de Mannerheim le 8 septembre 1942. À la fin du mois de mai 1943, il assume le commandement du LeLv 24 et passe au grade de commandant en septembre. Cependant, ce poste l'empêche de voler aussi souvent qu'il le souhaite et son compteur se bloque à environ 31 victoires. Le fait de voler sur Bf 109 à partir du printemps 1944 n'y changera rien. Ses victoires auront été remportées en 350 sorties. Il reste dans l'Ilmavoimat après la guerre et prend le commandement de plusieurs unité, dont le LeR 1 puis le 2 Lennosto. Il quitte l'armée en décembre 1955 avec le grade de lieutenant-colonel. Sa retraite est très active et Karhunen se reconvertit dans la littérature. Il publiera une trentaine de livres et plus de 200 articles pour les magazines. Il est décédé en janvier 2002.

Veikko J. Karu (CM n° 98)

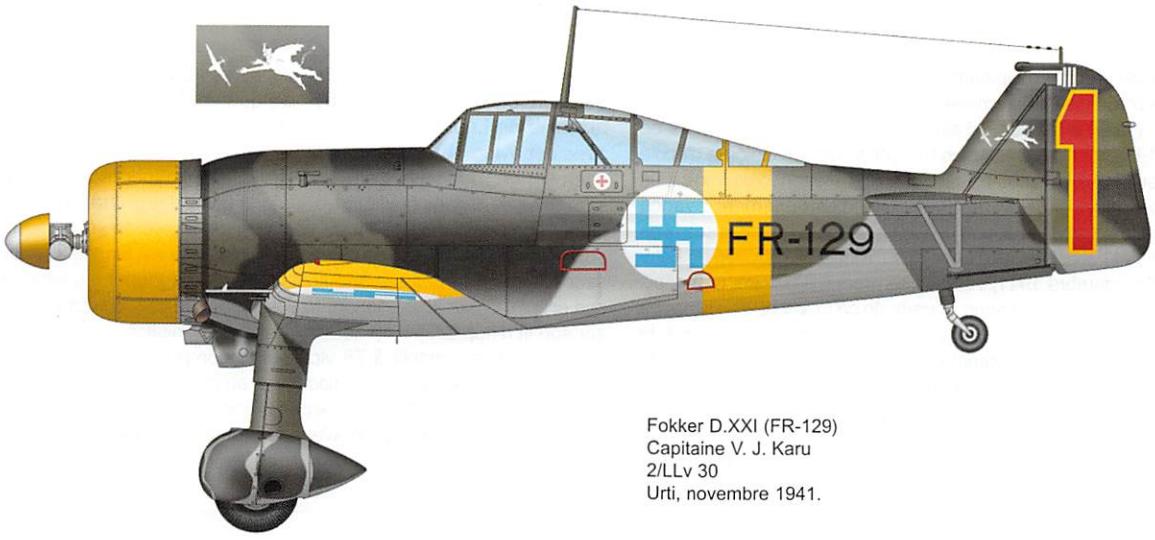
Né en novembre 1910, Veikko Karu suit un parcours assez identique à Karhunen, qui passe par l'entrée à l'école des aspirants en 1934. En 1936, il reçoit son brevet de pilote et ses galons d'officier et se retrouve au LLv 10. En février 1938, il est muté dans un escadron de chasse, le LLv 24. Il est promu lieutenant peu après. Au déclenchement de la guerre d'Hiver, il est à l'état major du LeR 2 comme second du lieutenant-colonel Lorenz. Malgré ce poste, il parvient le 17 janvier 1940 à abattre un SB-2 lors d'une mission d'interception, son premier succès. Cependant à la fin du mois, il est versé au LLv 28 qui est équipé des Morane récemment livrés par la France et sur lesquels il va revendiquer deux DB-3 le 20.

Après l'armistice, il quitte son unité de combat pour se retrouver une nouvelle fois second d'un régiment, le LeR 3 de création récente. Un an plus tard, il revient en première ligne et prend le commandement de la 2/LLv 30 équipée de Fokker D.XXI. À partir de juin 1941, malgré un matériel dépassé, il parvient à augmenter son score personnel au-dessus du golfe de Finlande, sa zone d'opérations. Il abat ainsi plusieurs hydravions et détruit même plusieurs patrouilleurs de la marine soviétique. Sa promotion au grade de capitaine arrive à cette époque. Mais ces misions ne vont pas sans comporter quelques dangers. Au cours d'une mission, son Fokker ne reçoit pas moins de 29 impacts, mais il parvient à rentrer. Quelques jours plus tard, le 16 novembre 1941, au cours d'une mission de reconnaissance, Karu est abattu par des tirs venant du sol. Il pose son FR-155 en territoire ennemi, mais il parvient cependant à regagner ses lignes après avoir failli être capturé ou tué à plusieurs reprises. Il reste au LeLv 30 jusqu'en novembre 1942 et son score s'établit alors à 9 victoires dont plusieurs partagées.

Pour son leadership et son palmarès, le capitaine Karu reçoit la Croix de Mannerheim le 6 novembre 1942. Peu de temps après, il est muté à l'état-major du LeR 3 avec lequel il remporte sa dixième et dernière victoire le 25 mai 1943, un He 111 allemand abattu par erreur ! Il sert par la suite au LeLv 26 et LeLV 34 à différents postes et finit par prendre la tête de son ancienne unité, le HLeLv 30 en mars 1944.

Il termine la guerre avec le grade de commandant et 10 victoires remportées en 400 sorties. Karu reste dans l'armée jusqu'en mai 1949 après

avoir commandé plusieurs unités de combat. Il fonde ensuite une compagnie aérienne de troisième niveau qu'il dirigera jusqu'en 1962. Il décède en juillet 1991.

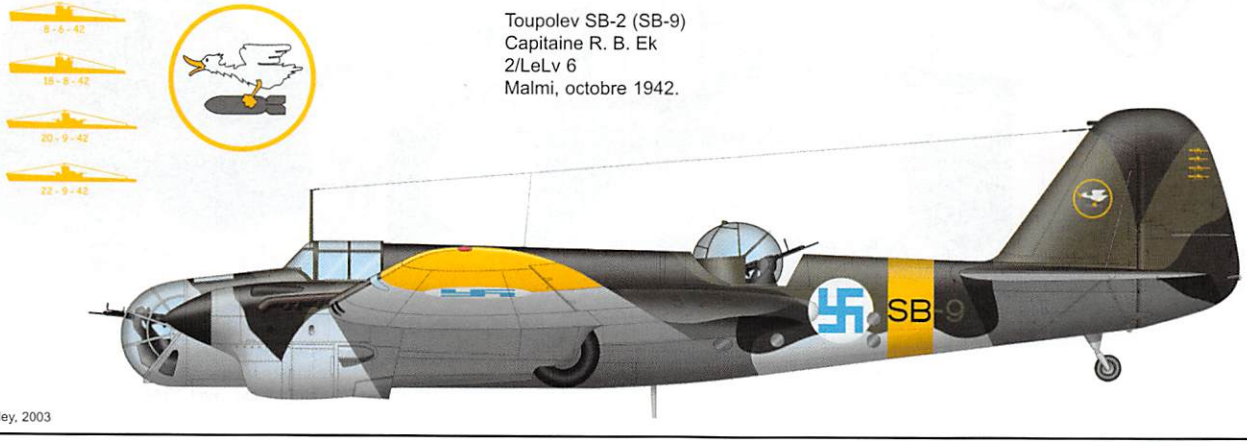


Fokker D.XXI (FR-129)
Capitaine V. J. Karu
2/LLv 30
Urti, novembre 1941.

© P-A. Tilley, 2003

Rolf B. Ek (CM n° 106)

Rolf Ek est né en janvier 1911. Il commence sa carrière militaire dans l'infanterie et suit un cours d'officier de réserve en 1932. De là, il pose sa candidature pour l'aviation, qui est acceptée en juin 1933 et passe dans l'active. Il commence par voler sur des hydravions sur la base LAs 2 pendant deux ans et est promu lieutenant en mai 1937. Puis, il se retrouve au LLv 44, une unité de bombardement en janvier 1938 comme second. Pendant la guerre d'Hiver, Ek commande la 3/LLv 44 avec laquelle il effectue 29 missions de combat. Pendant la courte période de paix, il sert comme instructeur au sein de la 2/ErLLv, unité d'entraînement. En février 1941, il reçoit ses galons de capitaine et, peu avant la guerre de Continuation, son unité devient une unité combattante à part entière sous la dénomination de 2/LeLv 6. Elle est notamment équipée de SB-2 capturés utilisés pour les patrouilles maritimes et la reconnaissance. Dans les mois qui suivent, le LeLv 6 et ses SB-2 revendiquent la destruction de plusieurs sous-marins soviétiques.
Ek quitte son unité en décembre 1942 pour un poste en état-major, mais la retrouve en septembre 1943. Entre-temps, en récompense de ses actions, il reçoit la Croix de Mannerheim le 8 mars 1943. Il approche alors les 200 missions de guerre. Le 21 octobre 1943, il exécute la 1 000ème sortie de la 2/LeLv 6, qu'il quitte peu de temps après. Promu major en juillet 1944, il ne sera plus engagé en opérations.
Après la guerre, Rolf Ek reste dans l'Ilmavoimat. En août 1945, il est affecté à Stockholm comme attaché militaire de l'ambassade de Finlande, puis à celle de Londres en 1948. Il quitte l'armée en janvier 1951 pour devenir consul à Djakarta avant de se reconvertir dans les voyages touristiques et dans les galeries d'art à Londres et aux Canaries. À la fin des années soixante, il s'établit en Floride où il meurt en juillet 1990.



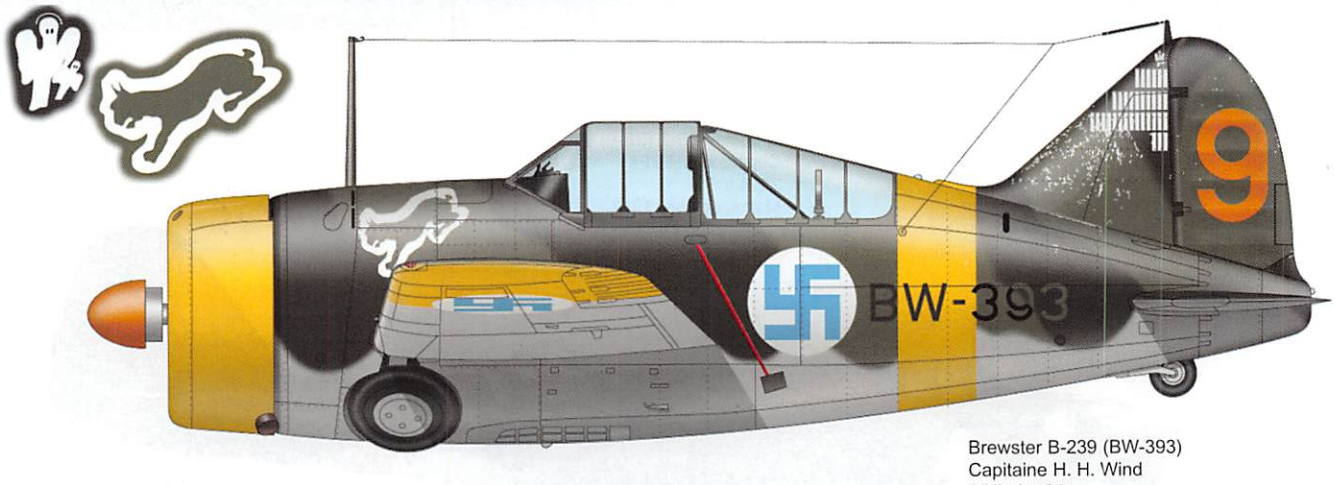
Toupolev SB-2 (SB-9)
Capitaine R. B. Ek
2/LeLv 6
Malmi, octobre 1942.

© P-A. Tilley, 2003

Hans H. Wind (CM n° 116)

Hans Wind est l'un des quatre récipiendaires de la Croix de Mannerheim à l'avoir obtenue à deux reprises, la première fois le 31 juillet 1943 et la seconde fois le 28 juin 1944. Né en juillet 1919, il est accepté à l'école des officiers de réserve de l'Air en 1939, tout de suite après l'obtention de son diplôme d'école secondaire. En juillet 1940, il est sous-lieutenant puis lieutenant onze mois plus tard après avoir été muté au LLv 25, une unité d'entraînement avancé quelques jours avant le début de la guerre de Continuation. Il ne reçoit ses ailes qu'au mois de juillet 1941. Il est de suite envoyé au front et se retrouve au LeLv 24 sur B.239. Le 27 septembre 1941, il obtient sa première victoire, un I-15bis qu'il partage avec le capitaine Luukkanen. À partir de ce moment, son score va lentement mais sûrement grimper et lorsqu'il remplace Jorma Karhunen à la tête de la 3/LeLv 24 en mai 1943, il compte 29 victoires. Quand il reçoit la CM en juillet, son palmarès s'établit à 34 victoires. En octobre, il est promu capitaine, grade qu'il gardera jusqu'à la fin de la guerre. Le 21 mars 1944, il remporte sa dernière victoire sur Brewster, un La-5, avant d'être transformé sur Messerschmitt. Son palmarès se monte alors à 39 victoires, toutes remportées sur B.239 (dont 26 sur le BW-393).

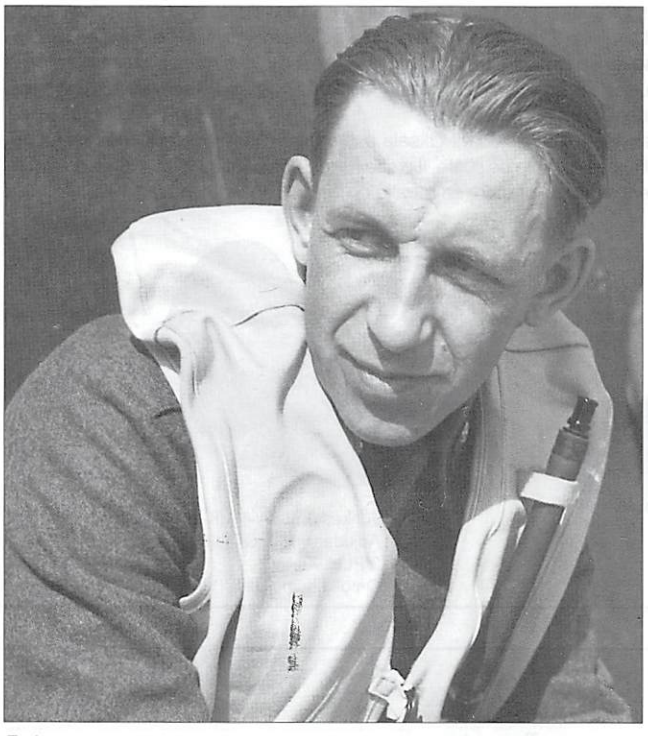
En avril 1944, le HLeLv 24 a abandonné ses Brewster pour des Bf 109G-2 qui viennent du HLeLv 34. Symboliquement, on lui attribue l'ancienne machine de Luukkanen, le MT-201. Le 27 mai 1944, il ouvre son score avec cet avion en abattant deux La-5. Mais c'est surtout après le déclenchement de l'offensive d'été 1944 qu'il se distinguer. Il va abattre en trois semaines 31 avions soviétiques, pour la plupart des chasseurs, un record. Cependant, le 28 juin 1944, au cours de sa deuxième sortie de la journée, son avion (MT-439) est touché par un Yak-9 et il est blessé. Luttant chaque seconde pour ne pas s'évanouir, il parvient à regagner les lignes finlandaises et à s'y poser. Il est décoré le soir même de la CM pour la seconde fois sur son lit d'hôpital. Il n'en sortira qu'après l'armistice.
Son score final s'établit à 78 victoires (y compris les ballons) obtenues en seulement 302 missions. Il se place ainsi au 2ème rang des as finlandais. Il quitte l'armée en octobre 1945 et passe des diplômes en économie. Il occupera différents postes à responsabilité avant de prendre sa retraite en 1984. Il décède onze ans plus tard.



Brewster B-239 (BW-393)
Capitaine H. H. Wind
3/HLeLv 24
Suulajärvi, avril 1944.

© P-A. Tilley, 2003

Eino A. Luukkanen (CM n° 127)

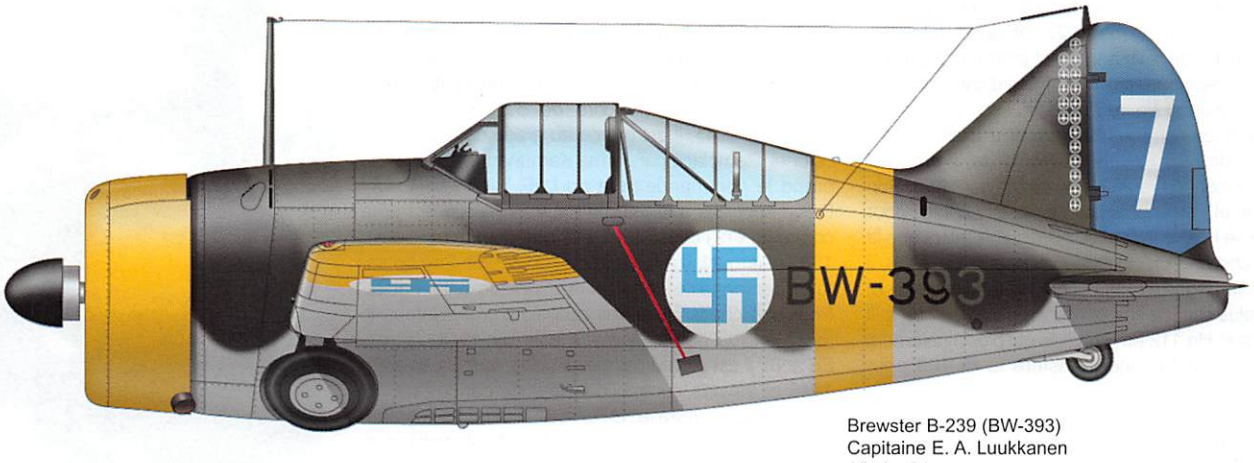


En haut :
le Messerschmitt Bf 109G-6 (MT-451) avec lequel Eino Luukkanen remporte sa dernière victoire le 5 août 1944.
(Photos, collection Kari Stenman)

Eino Luukkanen est un pilote de trente ans quand la guerre d'Hiver éclate. Né en 1909 en Carélie, sa famille déménage à Sortalava où se trouve une base d'hydravions de l'Ilmavoimat. La présence de cette base va beaucoup l'influencer et il s'engage à 21 ans pour devenir pilote militaire tout de suite après son service effectué dans l'aviation. Il reçoit son brevet de pilote en juillet 1933 et commence sa carrière à la fois comme pilote d'hydravion et comme observateur. En 1935 il demande à passer dans un escadron de chasse et se retrouve peu après au LLv 26 comme lieutenant; cette unité est alors équipée de Bulldog IV. En septembre 1939, il est nommé à la tête de la 3/LLv 24 et vole sur Fokker D.XXI. Eino Luukkanen est l'un des premiers pilotes finlandais à remporter une victoire aérienne de l'aviation finlandaise depuis son indépendance. Lorsque la guerre d'Hiver s'achève, en mars 1940, il est capitaine et titulaire de 2,5 victoires.

Un an et demi plus tard, il commande la 1/LLv 24 sur Brewster. Il accumule lentement les victoires et en novembre 1942, il est nommé à la tête du LeLv 30 avec le grade de commandant. Son palmarès s'établit alors à 17 victoires dont 13,5 sur Brewster. Cependant, il ne reste que peu de temps au LeLv 30, car en mars 1943 il remplace le commandant du LeLv 34 qui vient de se tuer dans un accident. Ce groupe met en œuvre le plus moderne chasseur finlandais, le Messerschmitt Bf 109G-2. C'est sur ce type qu'il va remporter son plus grand nombre de victoires, soit 25 entre le 8 mai et le 5 août 1944. À cette dernière date, il abat un Yak-7 qui constitue sa 54ème et dernière victoire, ce qui le place au 3ème rang des as finlandais. Avec 441 missions de guerre, Luukkanen détient le record de sorties au sein de l'Ilmavoimat. Pour son leadership et ses victoires, il reçoit la Croix de Mannerheim le 18 juin 1944.

Il reste dans l'Ilmavoimat après la guerre. Promu lieutenant-colonel en février 1948, il prend le commandement du LeR 2. Il quitte l'armée fin 1951 et s'éteint prématurément en 1964, rongé par de graves problèmes personnels.



Brewster B-239 (BW-393)
Capitaine E. A. Luukkanen
1/LeLv 24
Tiikajärvi, 31 octobre 1942.

© P-A. Tilley, 2003

Unto J. Oksala (CM n° 122)

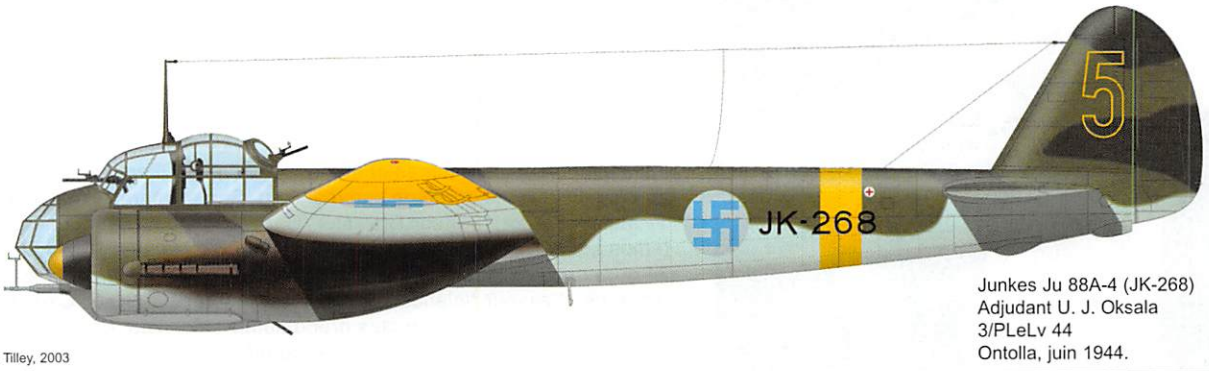
De retour d'une mission de guerre en décembre 1941, l'adjudant Oksala (à gauche) en compagnie de son observateur, Ilpo Tuominen, et de son mitrailleur, Vihho Vine. (Collection K. Stenman)

Unto Oksala est né en mars 1915. Il est appelé pour son service militaire en 1935 et s'engage finalement dans l'Ilmavoimat en décembre. Il reçoit son brevet de pilote en février 1936 et rejoint une unité de reconnaissance, la LAs 6 en tant que sergent. Deux ans plus tard son unité devient la LLv 44 et est transformée sur Blenheim.

Au cours de la guerre d'Hiver, le sergent Oksala effectue de nombreuses missions et se fait abattre deux fois. La première fois, son avion (BL-115) est touché par erreur par la DCA finlandaise et il doit faire un atterrissage forcé sur le lac Ladoga. Deux semaine plus tard, à bord d'un autre Blenheim (BL-119), il est abattu par la chasse soviétique et doit se poser d'urgence, mais du mauvais côté de la ligne de front. Néanmoins l'équipage parvient à rentrer à la base après avoir surmonté beaucoup de difficultés. Oksala reçoit ses galons de sergent-major en février 1940.

Oksala va surtout forger sa réputation au cours de la guerre de Continuation où il va exceller dans les missions de reconnaissance. Il ne rechigne jamais à effectuer les sorties considérées comme les plus dangereuses. Sa promotion est rapide; il est adjudant en août 1941. Au printemps 1943, il est sélectionné pour piloter le Ju 88 et part à Tütow en Allemagne pour y recevoir un entraînement. Le Junkers 88 sera sa monture jusqu'à la fin de la guerre au sein de la 3/LeLv 44. Le 21 novembre 1943, il reçoit la Croix de Mannerheim en récompense de sa témérité. En octobre 1944, il est l'un des rares pilotes finlandais à participer à la guerre de Laponie. À la fin des hostilités, il compte 132 missions de guerre dont 30 sur Junkers.

En janvier 1946, l'adjudant Oksala est victime d'un grave accident aérien qui met fin à sa carrière de pilote. Il quitte l'armée en août 1948 et exerce différents métiers avant de prendre sa retraite en 1980. Il décède en août 1995.



© P-A. Tilley, 2003

Junkes Ju 88A-4 (JK-268)
Adjudant U. J. Oksala
3/PLeLv 44
Ontolla, juin 1944.

Gustaf E. Magnusson (CM n° 129)

Gustaf Magnusson est un militaire de carrière. Né en décembre 1902, il participe déjà à la guerre de libération de la Finlande en 1918. Une fois la souveraineté du pays acquise, il entre à l'école des aspirants dont il sort diplômé en 1925. Il rejoint l'Ilmavoimat peu après, décroche ses ailes en novembre 1926 et reçoit ses galons de lieutenant en mai 1927. Officier d'état-major pour une durée de trois ans, il est promu capitaine. Il quitte l'état-major pour prendre la tête d'une escadrille d'avions terrestres. En 1933, Magnusson passe cinq mois en France comme observateur militaire auprès de l'armée de l'Air. Revenu en Finlande, il prend le commandement de la 2/LLv 24 en janvier 1936. Son expérience et ses connaissances le font choisir pour aller tester le Fokker D.XXI aux Pays-Bas, alors que la Finlande cherche un nouveau chasseur. En 1938, il part en Allemagne comme observateur militaire et passe le plus clair de son temps avec la Richthofen. Il teste aussi le He 112 en Finlande qui n'est finalement pas retenu. Par la suite, il testera le Bf 109 pour l'Ilmavoimat.

En novembre 1938, il prend le commandement du LLv 24 et c'est à ce poste qu'il participe à la guerre d'Hiver. Dès le lendemain du déclenchement des hostilités, il abat un SB-2 avec son Fokker. Il est promu commandant peu de temps après. Trois autres victoires vont s'ajouter à son palmarès au cours des trois mois et demi suivants. Son unité s'est particulièrement distinguée pendant cette guerre, revendiquant 120 avions soviétiques pour la perte de onze chasseurs.

En juin 1941, Magnusson est toujours à la tête du LLv 24. Le 8 juillet 1941, il revendique un DB-3 qui sera sa dernière victoire et qui lui donnera le statut officieux d'as, avec un score de 5,5 victoires. En novembre 1941, il est promu au grade de lieutenant-colonel. Remplacé par Jorma Karhunen au LeLv 24, il prend le commandement du LeR 3 en juin 1943. Resté sept ans à la tête du LeLv 24, ce qui est peu commun, il n'a effectué au total que peu de missions, 158 seulement. Il a sans aucun doute imprimé de sa forte personnalité cette unité mythique finlandaise. Pour son charisme et ses qualités d'organisateur, il reçoit la Croix de Mannerheim le 26 juin 1944.

En août, il est promu colonel. Il quitte l'armée en août 1946 et travaille comme directeur de banque par la suite jusqu'à la retraite. En juin 1993, il reçoit le grade honorifique de major-général; il décède six mois plus tard. Gustaf Magnusson est considéré comme le père de la chasse moderne finlandaise.

© Kari Stenman

Fokker D.XXI (FR-99)
Capitaine G. E. Magnusson
E/LLv 24
Joutseno, janvier 1940.

© P-A. Tilley, 2003

Urho S. Lehtovaara (CM n° 142)

Uhro Lehtovaara est né en octobre 1917. Il est appelé pour son service militaire en 1937 et après son temps réglementaire terminé, il s'engage dans l'Ilmavoimat. Il est accepté pour le personnel navigant en 1939. Alors que la guerre d'Hiver fait rage, il obtient ses ailes de pilote militaire début février 1940. Il est muté sans attendre à la 2/LLv 28 qui vient juste de recevoir ses Morane 406. Moins d'un mois après avoir été breveté, le caporal Lehtovaara revendique sa première victoire, un SB-2, l'une des treize remportées par les Morane finlandais en 1940. Après l'armistice, il est promu sergent et reste au LLv 28.
Il entame la guerre de Continuation dans ces conditions et et devient un as dès le 9 juillet 1941 en abattant trois avions au cours de la journée. Il reçoit ses galons de sergent-chef à la fin du mois. Dans l'année, il revendique victoires sur Morane, dont un triplé sur des I-16 le 9 septembre. Deux jours plus tard il est promu sergent-major pour cette action. Il reste à la 2/LeLv 28 et sur Morane jusqu'au mois de mars 1943, puis est muté, comme beaucoup d'as, au LeLv 34 en cours de constitution sur Bf 109. Il se retrouve au sein de la 3ème escadrille. Il est alors titulaire de quinze victoires.
Son score grimpe alors très vite, remportant sa première victoire sur sa nouvelle monture le 19 avril. Il ajoute 12,5 victoires à son palmarès en un an. À partir de l'été 1944, le nouvellement promu adjudant Lehtovaara vole sur Bf 109G-6 et revendique quinze avions soviétiques entre le 17 juin et le 25 juillet 1944, sa dernière victime étant un Airacobra. Il reçoit la Croix de Mannerheim le 9 juillet. Il termine la guerre avec un palmarès de 44 victoires obtenues en 400 missions. Il quitte l'Ilmavoimat en novembre 1946 et trouve un travail comme gérant de salle de cinéma, mais il meurt prématurément en janvier 1949.

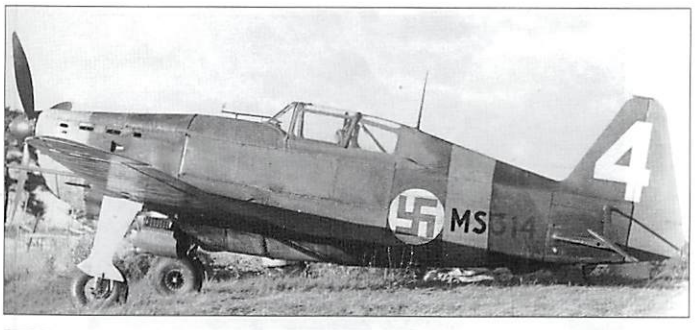
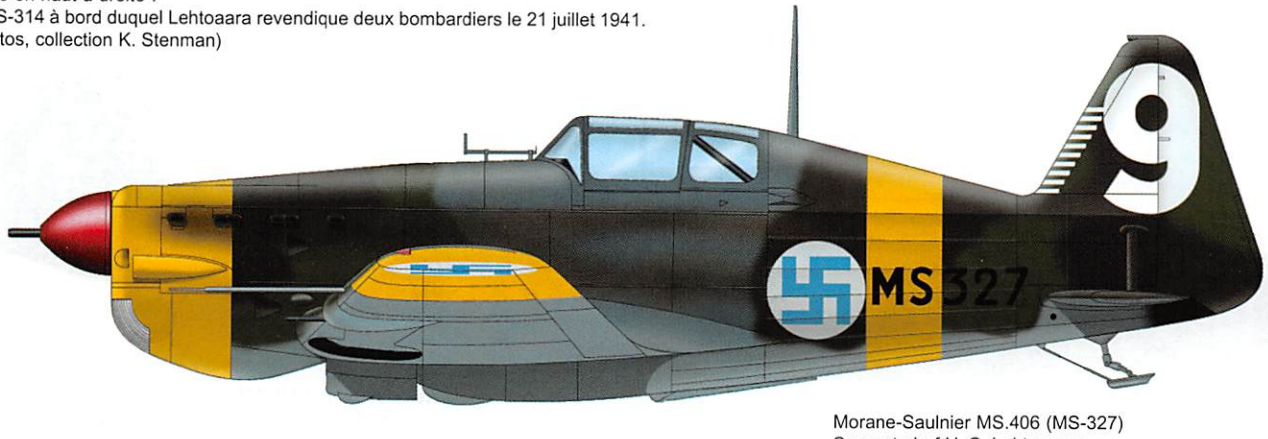


Photo en haut à droite :
le MS-314 à bord duquel Lehtoaara revendique deux bombardiers le 21 juillet 1941.
(Photos, collection K. Stenman)



Morane-Saulnier MS.406 (MS-327)
Sergent-chef U. S. Lehtovaara
2/LLv 28
Viitana, novembre 1941.

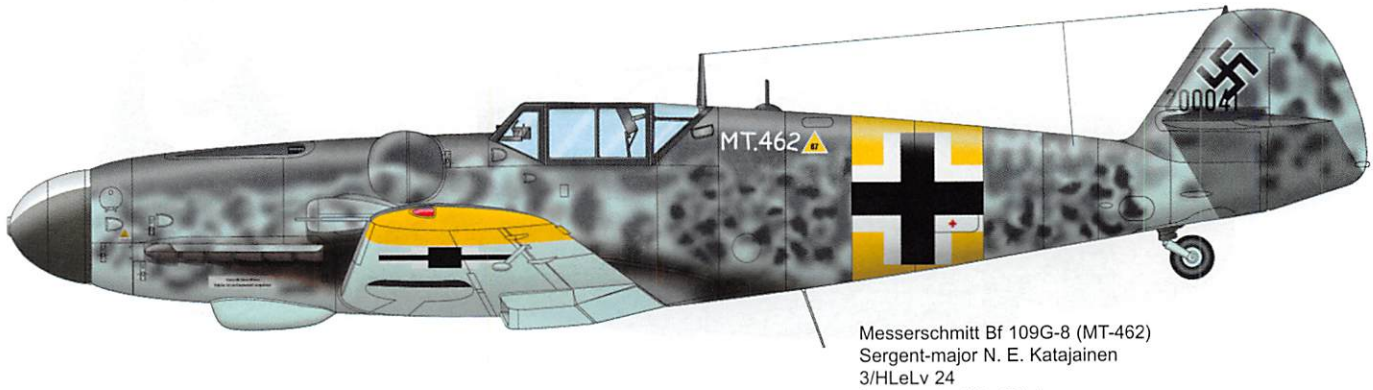
© P-A. Tilley, 2003

Tauno V.I. Iisalo (CM n° 168)

Tauno Iisalo est appelé à faire son service militaire dans l'aviation en 1938 à l'âge de 22 ans. Bachelier, il intègre dans un premier temps une école d'officier de réserve et en sort sous-lieutenant en septembre 1939. Pendant la guerre d'Hiver, on le retrouve au T-LeR4, une unité d'entraînement, mais ne participe pas directement aux combats. Pendant la courte période de paix, il continue sa formation de pilote et décroche son brevet militaire en janvier 1941. En mars 1941 il est promu lieutenant et est affecté à la 1/LLv 44.
Il reprend ses missions de guerre en juin 1941 et se fait remarquer à plusieurs reprises par sa témérité. Le 9 octobre 1941, son avion est touché par un chasseur soviétique, qui endommage son train d'atterrissage, mais il parvient à faire un atterrissage forcé avec succès. Le 19 février 1943, il réalise sa 73ème et dernière sortie sur Blenheim, puis il pilote des Ju 88A à partir du printemps 1943. À la fin mai, il prend en charge la 4/LeLv 44, puis la 2/PLeLv 44 un an plus tard, après la dissolution de la 4ème escadrille. Il est promu capitaine peu de temps avant l'armistice et le nombre des ses sorties atteint alors 124.
Iisalo est engagé en octobre 1944 contre les Allemands sur les Ju 88A dépourvus des bandes jaunes, mais il ne fera que trois sorties contre eux. Pour ces actions, le capitaine Iisalo reçoit la Croix de Mannerheim le 21 décembre 1944; il fait partie de la vague de vingt récipiendaires promus dans la même journée. En avril 1945, Iisalo reste dans l'Ilmavoimat et continue à voler sur Junkers. C'est à bord de l'un deux, le JK-273, sur lequel il avait volé le plus souvent pendant la guerre, qu'il trouve la mort dans un accident provoqué par la panne d'un moteur au décollage le 8 juin 1947.

Lauri A. Äijö (CM n° 182)

Lauri Äijö est né en mai 1917 issu d'une famille rurale. Il est appelé à faire son service militaire en octobre 1938 dans l'artillerie et comme il est titulaire d'un bac, il entreprend se faire une école d'officier de réserve. De là, il pose sa candidature pour devenir observateur dans l'Ilmavoimat ce qui est accepté en décembre 1939, mais il ne participe à cette première rencontre finno-soviétique, à son grand regret; il est démobilisé en mai 1940. S'il a raté la première, il ne ratera pas la seconde. Rappelé fin juin 1941, le sous-lieutenant Äijö est muté comme observateur au LLv 44 équipé en Blenheim. Il reçoit le baptême du feu le 4 juillet, et à partir de là, les missions s'enchaînent très vite. Il se spécialiste dans les missions de reconnaissance où il se fait particulièrement remarquer. La plupart de ces vols se déroulent à très haute altitude, au-dessus de 7 000 mètres, ce qui rend sa tâche encore plus délicate à mener. En mai 1942, il est promu au grade de lieutenant.
En avril 1943, il laisse le Blenheim, sur lequel il a effectué 90 sorties pour le Ju 88 et le 19 juin, il effectue sa première mission sur cet avion. En juin 1944, il est appelé en état-major, mais la situation militaire fait qu'il revient en unité avant la fin de la guerre de Continuation. Il est l'un des rares réservistes à participer à la guerre de Laponie, mais il n'effectue que deux missions. Il est d'ailleurs démobilisé à la fin novembre 1944 avant que cette guerre ne se termine officiellement. À cette date, il a à son actif 276 heures de vol de guerre réalisées en 110 missions.
Le 21 décembre 1944, il est le dernier aviateur à recevoir la Croix de Mannerheim. Il termine ses études agricoles et forestières et travaillera dans le commerce du lait avant de prendre sa retraite en 1980. Il est le dernier aviateur récipiendaire de la Croix de Mannerheim vivant au moment où ces lignes paraissent.



Messerschmitt Bf 109G-8 (MT-462)
Sergent-major N. E. Katajainen
3/HLeLv 24
Lapperanta, juin 1944.

© P-A. Tilley, 2003

Nils E. Katajainen (CM n° 170)

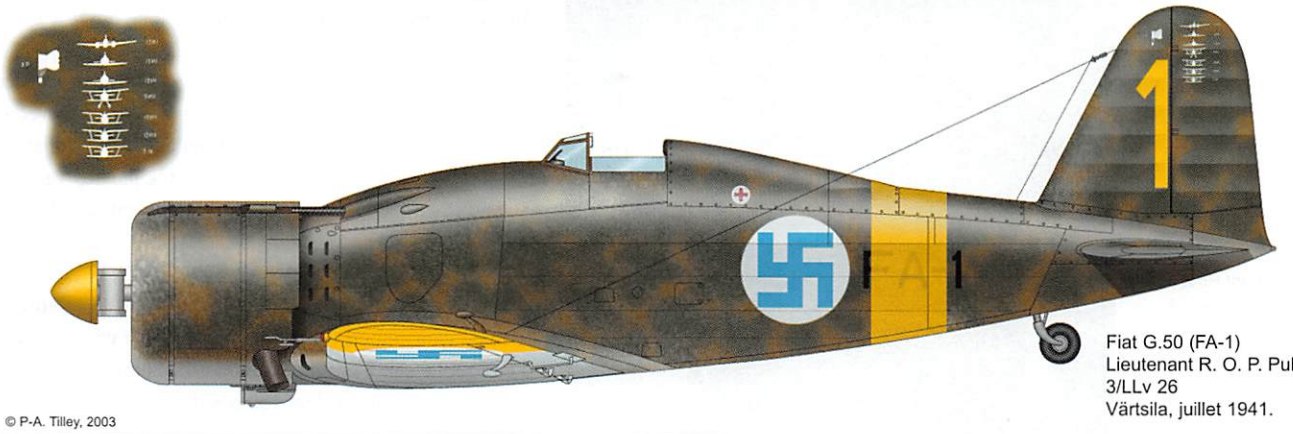
Né en mai 1919, il établit ses premiers contacts avec l'aviation lors de son service militaire en 1939. Il suit une formation de sous-officer pilote qui ne s'achève qu'au printemps 1941. Libéré de ses obligations militaires en mars, il est rappelé dans sa dernière unité quelques semaines avant que la guerre de Continuation ne commence. Il est affecté à la 3/LLv 24 comme caporal et se voit assigner le BW-368. Malgré son inexpérience, il revendique un SB-2bis le 28 juin 1941. L'expérience grandissant et le nombre de victoires augmentant, il est promu sergent à la fin juillet, puis sergent-chef en avril 1942. C'est un as titulaire de neuf victoires. Il remporte ses 12ème et 13ème victoires le 16 août 1942 sur des I-16, mais malgré ses résultats plus qu'encourageants, il est muté dans une unité d'entraînement, le LeLv 6, le mois suivant pour suivre un stage sur multimoteur. La raison en incombe à ses supérieurs qui ont diversement apprécié le fait qu'il endommage à deux reprises son Brewster à l'atterrissage, en juin 1941 et en juillet 1942.
Cependant, son affectation sur SB-2 n'est que provisoire et il revient au LeLv 24 début avril 1943. Devenu l'ailier de Hans Wind, son palmarès va continuer à s'étoffer. Il a eu néanmoins le plaisir de réaliser quelques patrouilles anti-sous-marines pendant sa

période de purgatoire... Le 23 septembre 1943, il abat un La-5 et un Yak-1 et le lendemain, il est promu sergent-major. En avril 1944, son unité est transformée sur Messerschmitt. Les débuts avec cette nouvelle machine se passent plutôt mal, car il est blessé au combat le 2 juin. Partiellement remis, il décide d'écourter sa convalescence, se sentant bien plus utile au front qu'à l'arrière. Il finit par ouvrir son score sur Messerschmitt le 23 juin 1944 en abattant deux La-5 et un Il-2. Il abat quinze autres avions soviétiques dans les deux semaines suivantes, mais la chance commence à l'abandonner. Le 3 juillet, son avion est endommagé au combat et deux jours plus tard, il est blessé de nouveau après avoir abattu un Yak-9. Il parvient néanmoins à revenir à Lappeenranta où son avion est détruit. Il survit à ce crash, mais la guerre est terminée pour lui. Son palmarès final s'établit donc à 36 victoires (dont deux triplés) remportées en 198 missions.
En novembre 1944, il est libéré de ses obligations militaires et reçoit la Croix de Mannerheim le 21 décembre 1944, ce qui est exceptionnel, car son statut civil aurait dû l'empêcher de la recevoir. Après la guerre il exerce divers métiers avant de prendre sa retraite en 1982. Il décède en janvier 1997.

Risto O.P. Puhakka (CM n° 175)

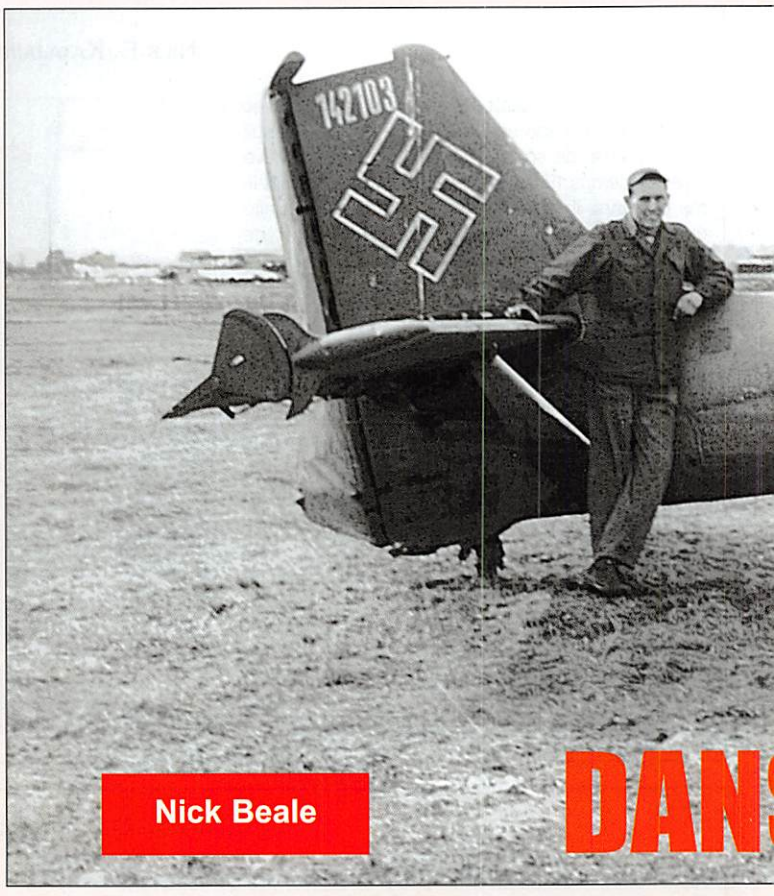
Risto Puhakka est né en avril 1916 à Sortalava, ville qui verra l'une des rares bases d'aviation s'installer après l'indépendance. En 1935, il obtient son bac et fait son service dans l'Ilmavoimat. Il y suit un cours d'officier pilote et reçoit ses ailes en juin 1939. À l'automne, il suit des cours de droit à Helsinki mais est rappelé d'urgence. Affecté au LLv 26, il est détaché à la 1/LLv 24 peu de temps après. Il vole la plupart du temps sur le FR-117 avec lequel il obtient cinq des six victoires qu'il remporte sur Fokker D.XXI, toutes en janvier 1940. À la fin du mois, il revient au LLv 26 et rejoint la 3ème escadrille qui vient d'être transformée sur Fiat G.50. Après avoir été promu lieutenant, il prend le commandement de son escadrille. Il remporte deux des onze victoires homologuées aux Fiat pendant la guerre d'Hiver, la dernière, un DB-3, le 11 mars.
Pendant quinze mois, il est affecté à un poste au sol et ne revient à un poste navigant qu'en juin 1941. Il retrouve la 3/LLv 26 et renoue avec le succès le 13 juillet en abattant trois avions soviétiques à bord du FA-1. Titulaire de 12 victoires, il quitte son unité à la fin de l'été 1941 pour devenir instructeur et ne revient au front qu'au mois de juin 1942 toujours sur Fiat. Il ajoute cinq victoires à son palmarès et est promu capitaine en décembre 1942. Comme beaucoup d'as, il est muté au début 1943 au LeLv 34 dont il prend en charge la 3ème escadrille. Il est l'un des premiers à revendiquer des victoires sur Messerschmitt. Son palmarès s'étoffe lentement mais sûrement. Il ajoute 14 avions ennemis en un an dont trois le 17 mai 1944. À cette occasion, son avion est endommagé et il doit faire un atterrissage forcé, sans conséquences pour lui. L'offensive de l'été 1944 lui donne l'occasion d'abattre d'autres appareils et il revendique sa dernière victoire le 3 juillet 1944 sur un Yak-9. Son palmarès s'établit définitivement à 43 avions en 401 missions. Il est intéressant de signaler que trois de ces victoires ont été remportées sans qu'il ait eu à tirer un seul coup de feu ! Le 21 décembre, il est récompensé par l'attribution de la Croix de Mannerheim. Il est à noter que suite à l'étude des archives soviétiques, le nombre de ses victoires serait de 50.
Il quitte l'armée en juillet 1946 et devient pilote de ligne. Il atteint le rang de chef-pilote chez Finnair et prend sa retraite en 1971. Il décède en janvier 1989.

Risto Puhakka, à gauche, en pleine discussion avec le sergent Pöysti avant une mission en juillet 1941.
(Collection K. Stenman)



Fiat G.50 (FA-1)
Lieutenant R. O. P. Puhakka
3/LLv 26
Värtsila, juillet 1941.

© P-A. Tilley, 2003



Nick Beale

DANS

En mars 1945, les troupes américaines marchant vers le nord depuis la tête de pont de Remagen, atteignirent le Sieg, un affluent du Rhin. Le 21, leur avance permit à leurs compatriotes de construire un pont depuis la rive ouest et, dès le lendemain, les équipes de l'*Air Technical Intelligence* étaient en train de passer au peigne fin l'aérodrome de Hangelar, situé dans les faubourgs de Saint-Augustin, à l'est de Bonn. Parmi les dix-neuf épaves découvertes se trouvaient trois Ju 87, parmi lesquels le WNr. 131372, V8+KD, de la 3./NSG 1. Cet article tente de comprendre comment il est arrivé là.

« Grenade »

Le 24 février 1945, l'offensive américaine à travers la vallée inondée de la Roer, dans le nord de l'Allemagne (opération « Grenade ») progressait de manière satisfaisante. Les troupes US avaient pris les villages de Hottorf et Hompesch, atteint Oberzier et livraient combat aux abords d'Arnoldsweiler. Cependant, elles rencontraient une vive résistance dans la partie sud de la ville de Düren, où leur avance était ralentie par un feu nourri d'armes légères. Il n'était donc pas étonnant que le *Luftkommando West* consacrât la plus grosse part de ses modestes moyens à ce secteur : 197 sorties pour la chasse, 8 pour les chasseurs-bombardiers Me 262 et 4 de reconnaissance pour les Bf 109 du NAG 13 dans la journée du 24 février.

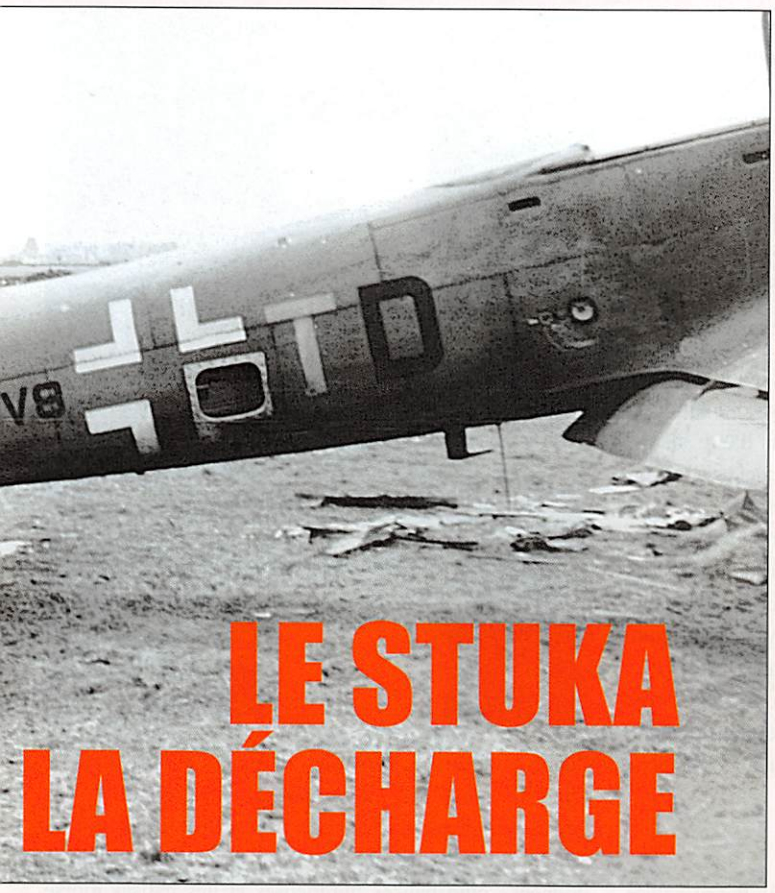
Dans la journée, des Spitfire du N° 438 *Squadron* furent coiffés au-dessus de Goch par 15 Bf 109 qui portaient : « *ce qui ressemblait à des bandes d'invasion et un camouflage allié normal* ». Une méprise de la part de chasseurs alliés n'était pas une nouveauté au sein la 2nd *Tactical Air Force*, mais des interrogatoires de prisonniers avaient révélé que : « *les unités de chasse* [allemandes] *avaient reçu des marques d'identification de diverses couleurs qui, dans certaines circonstances, pouvaient passer pour des marques alliées* ».

L'*Oberstleutnant* Rudolf Hallensleben commanda successivement la KG 76, la KG 2 puis le groupement tactique qui porte son nom. (Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

Gefechtsverband Hallensleben

Les opérations nocturnes de la Luftwaffe dans ce secteur étaient placées sous la responsabilité du *Gefechtsverband Hallensleben* (groupement de combat du nom de son commandant), basé à Hennef, à l'est de Bonn, Formé à partir du *Stab*/KG 2, ce groupement avait sous ses ordres les *Nachtschlachtgruppen* 1 et 2, composés chacun de trois *Staffeln* de Ju 87D spécialement équipés pour les missions de nuit. À l'automne 1944, ce groupement disposait aussi de bombardiers lourds et, jusqu'à la mi-janvier, des Fw 190 du NSG 20 du *Major* Kurt Dahlmann, désormais opérant de manière régulière depuis Twente, aux Pays-Bas, contre les forces anglo-canadiennes, mais exécutant aussi quelques missions vers le sud qui les amenaient à se poser à Bonn-Hangelar.

Les deux groupes de Ju 87 avaient commencé leur carrière comme unités de harcèlement sur le front de l'Est avec un équipement hétéroclite d'avions légers, remplacés par des *Stuka* lorsque ceux-ci furent supplantés par les versions d'appui tactique du Fw 190 pour les opérations diurnes. Dans le cas du NSG 1, la transformation de l'Arado 66 au Ju 87 avait eu lieu à Kaunas (Lituanie) en avril 1944. Après une période d'entraînement au vol et au tir sans visibilité, le *Gruppe* était retourné sur le front lituanien en juin, avant d'être replié sur Wormditt (Prusse Orientale) en septembre pour que ses avions soient équipés de postes de radio FuG 16Z et IFF FuG 25a.



LE STUKA LA DÉCHARGE

Le Junkers Ju 87D-5 (WNr. 142103), codé V8+TD, de la 3./NSG 1 à Neubiberg après la cessation des hostilités.

Le *Kommandeur* du NSG 1, le *Hauptmann* Hilberg, reçut l'ordre de se présenter à Hallensleben le 16 octobre 1944. Deux jours plus tard, il expédia un message de Bönninghardt à Störmede demandant de retenir sur place ses avions s'ils se posaient sur ce terrain. Le même jour, le *Lw.Kdo West* donna l'ordre de stocker à Bönninghardt des bombes de 50 et 250 kg et des paquetages de bombes AB pour le *Gruppe* qui passa le reste du mois à reconstituer ses effectifs. Le transfert de Prusse Orientale ayant épuisé son stock de carburant, ses véhicules avaient été immobilisés.

Pendant ce temps, quelques équipages furent temporairement affectés au NSG 2 pour les aguerrir à leur nouveau théâtre d'opérations. Le NSG 2 combattait à l'Ouest depuis la mi-septembre et pratiquement sans interruption. Après onze jours consécutifs d'opérations, le 21 octobre, le groupe adressa une demande à Hallensleben pour obtenir un jour de repos. Les NSG 1 et NSG 2 allaient combattre contre les Alliés occidentaux jusqu'à la fin de la guerre. Leurs missions consistaient en l'attaque de concentrations de troupes, de positions d'artillerie, de parcs de véhicules et de chars, de nœuds routiers, de ponts et même d'embarcations en quelques occasions.

En période d'intense activité, il n'était pas rare qu'un avion effectuât jusqu'à trois sorties. Les missions étaient rarement effectuées avec une couverture de nuages inférieure à 4/10ème et jamais en période de pleine lune – un contraste saisissant avec les tactiques du NSG 9 en Italie. Outre l'obscurité, les Junkers assuraient leur sécurité en observant le silence radio, en lançant des leurres (Düppel) et en changeant constamment de cap et d'altitude. Les équipages capturés révélèrent que l'aller s'effectuait généralement à basse altitude (300 mètres) avec une montée à une altitude de 1 000 à 2 000 mètres dès le franchissement des lignes. La navigation était assistée par des balises lumineuses, par l'orientation particulière de projecteurs et par le tir de traçeuses et de fusées par les troupes au sol.

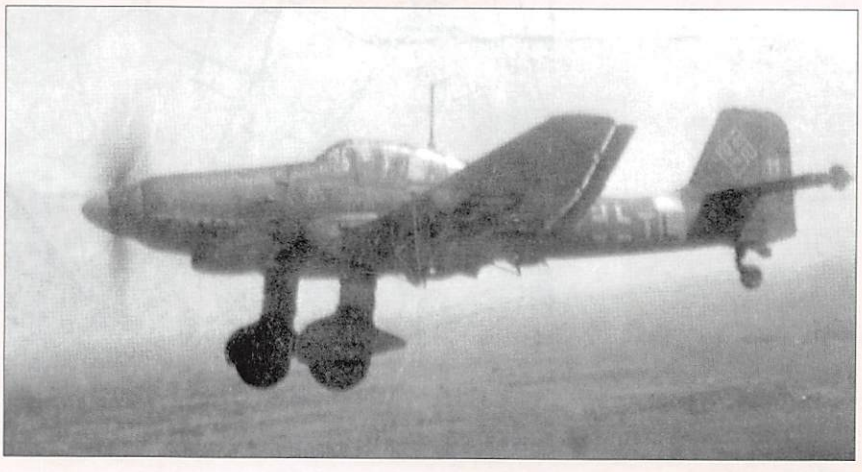
L'objectif était marqué par deux appareils (habituellement le premier et le troisième dans l'ordre du décollage) à environ 1 000 mètres à l'aide de fusées éclairantes orange ou blanches. Au début, les éclaireurs s'en remettaient à la « navigation à la montre », mais par la suite, ils furent assistés par le système de guidage EGON (un système de triangulation avec deux radars terrestres). Une unité de transmission spéciale fut détachée le 14 février 1945 dans la zone de Soesterberg (Pays-Bas) pour assister le NSG 20 et une même assistance fut fournie aux Ju 87 attaquant le pont de Remagen en mars. Il est intéressant de noter que les équipages des NSG 1 et NSG 2 interrogés par les Alliés admirent connaître le système EGON, mais affirmèrent ne jamais l'avoir utilisé.

« Court-circuit »

La RAF avait déjà tenté de contrer cette menace en montant l'opération « Short Circuit ». Les principales bases des Ju 87 et Fw 190 avaient été identifiées et celles situées dans la zone des contrôles terrestres d'interception du 85 *Group* avaient même reçu un code. Un Mosquito avec un équipage spécialisé était maintenu en état d'alerte ou, éventuellement, rappelé en vol. Quand une activité nocturne ennemie était décelée, le chasseur était dirigé vers la base ennemie qui lui était désignée à une altitude aussi basse que le permettait le maintien de la couverture radar amie. Quand le contrôle terrestre estimait que le Mosquito était en position favorable, il lui donnait le mot de passe « Short Circuit », signifiant que le Mosquito pouvait alors descendre plus bas et engager « *tout monoplace ou avion hostile facilement identifiable* ». Il ne semble pas que cette procédure ait duré longtemps et, de toute façon, la majorité des pertes du groupement Hallensleben fut enregistrée près de l'objectif.

Les interceptions par la chasse alliée n'étaient pas toujours fatales, mais le fait de voler à basse altitude n'était pas non

Le Ju 87D-3 codé D3+TL (« 11 » blanc) de la 3./NSG 2 au-dessus de la Pologne au cours de l'été 1944.
Les vols de jour au-dessus de l'Allemagne occidentale à l'automne étaient réservés aux candidats au suicide !



Le *Major* Robert Rohn prit le commandement du NSG 2 en février 1945. Il devait être tué un mois plus tard par erreur par une sentinelle des Jeunesses hitlériennes alors qu'il inspectait un nouveau terrain de campagne.

plus un gage de sécurité absolue. Aux premières heures du 4 février, un P-61 du 422nd *Fighter Squadron* (9th AF) descendit le Ju 87D-5 WNr. 142107 du *Stab*/NSG 1 à l'est de Jülich. Il semble qu'un message ultérieurement déchiffré par les Alliés ait été envoyé par l'équipage allemand (les deux hommes s'en étaient sortis indemnes) : « *Au-dessus de Lich... un Black Widow a attaqué par en dessous à 800 m. Ignorons si un armement oblique a été utilisé. Le Black Widow a suivi toutes les manœuvres évasives, restant en contact visuel, et a encore ouvert le feu à 200 m. L'avion allemand a pris feu.* »

À 18h35, le 21 février, volant à 200 mètres d'altitude entre Rheydt et Neuss, un membre de l'équipage d'un Ju 87 a entendu un tic-tac dans l'intercom peu avant d'être attaqué par une « ombre bimoteur » et apercevoir quelques traçantes. Vingt-cinq minutes plus tard eut lieu une nouvelle attaque, cette fois sans avertissement sonore préalable (dû, selon les aviateurs allemands, aux émissions des radars des chasseurs de nuit) et à 100 mètres de hauteur. Il semble que le Junkers en question était le Ju 87D-2 (WNr. 1021, codé D3+HU) de l'équipage *Unteroffizier* Karsten et *Feldwebel* Blum de la 2./NSG 2. Il fut intercepté lors d'un vol de convoyage et s'écrasa à Hischel-bei-Ükerath. Les deux hommes furent blessés et l'avion endommagé à 80%, donc irréparable.

Harcèlement sur la Roer

Le réseau de barrages situé dans la zone de l'offensive alliée offrait un avantage aux Allemands au moment du déclenchement de l'opération « Grenade ». Il leur suffisait d'ouvrir les vannes pour inonder la campagne en aval. Ces barrages firent l'objet d'âpres combats et, dans la nuit du 23 au 24 février, une équipe de sabotage allemande parvint à en faire sauter un qui avait été pris par les Américains. Dans

l'après-midi du 24, Hallensleben donna l'ordre d'attaquer toute la nuit, sans interruption, pour empêcher les Américains de traverser la rivière avant la crue des eaux. À 13 heures, les instructions pour la navigation furent données : cinq balises lumineuses et des balises morse seraient activées à Bönninghardt, Krefeld et Düsseldorf; le NSG 2 mettrait en marche deux autres balises lumineuses de 17h45 à 06h00; les projecteurs de Holzweiler et Oberembt seraient allumés. Les instructions pour l'attaque arrivèrent cinquante minutes plus tard : le harcèlement du trafic routier sur les ponts de la Roer devait commencer dès que possible et se poursuivre tant que le temps le permettrait. La zone d'intervention du NSG 1 s'étendait de Linnich à Jülich et celle du NSG 2 (*Kommandeur*, *Major* Robert Rohn) du sud de Jülich jusqu'à Düren. Le trafic devait être « *entravé de manière décisive* » jusqu'à ce que l'inondation joue son rôle. Un compte rendu rapide de l'état des ponts fut demandé et il fut précisé qu'il fallait s'attendre à la mise en place d'écrans de fumée.

L'objectif secondaire était constitué par les mouvements alliés à l'ouest de la Roer. Les appareils devaient être engagés par groupes de deux ou trois, dont un muni de fusées éclairantes, et les groupes devaient se trouver de façon permanente dans l'espace aérien allié pour attaquer « *aussi longtemps que l'opposition le permettrait* ». Le chargement de bombes devait être réparti de la manière suivante : 30% de bombes SC (explosives), 40% de SD 10 ou SD 15 et 10% de SD 1(fragmentation). Les bombes devaient être lancées une par une et les Ju 87 devaient mitrailler jusqu'à épuisement de leurs munitions.

Première perte

La météo pour la nuit du 24 au 25 février était « *bonne à nuageuse, visibilité moyenne à bonne* ». À Kirchellen, tous les équipages de la 3./NSG 1 de l'*Oberleutnant* Werner participèrent au briefing, bien que seulement huit avions fussent disponibles. Les ordres étaient d'attaquer des objectifs d'opportunité dans un rayon de 10 km autour de Jülich à

la recherche surtout de colonnes motorisées roulant avec les phares allumés. Malgré les dispositions prises, comme on l'a vu plus haut, il fut mentionné aux équipages qu'ils n'auraient à leur disposition que deux balises lumineuses, l'une près de Linnich, l'autre à Kirchellen même. Le décollage eut lieu à 19h30 et le V8+PD, armé de trois bombes SC 250, fut le deuxième appareil à prendre l'air. Son équipage se composait du *Feldwebel* Horst Erdmann (pilote) et de l'*Unteroffizier* Günther Marth (radio-mitrailleur). L'avion grimpa à 2 000 mètres et se dirigea vers son objectif. Quand il descendit à 600 mètres, l'équipage se mit à la recherche de cibles potentielles, mais, à 20h17, avant qu'ils aient pu repérer quoi que ce soit, leur avion fut atteint par la DCA légère alliée. Erdmann sauta en parachute et fut fait prisonnier, mais le sort de Marth n'a jamais été élucidé.

Les services de renseignement alliés suivirent dans le détail les opérations de la Luftwaffe tout au long de la nuit. Entre 18h25 et 19h19, environ dix-huit Fw 190 des NSG 20 et 11./KG 200 attaquèrent des véhicules et des troupes alliés à Goch avec des paquetages AB 500 et AB 250, causant quelques violents incendies. À 18h35, des avions furent repérés au cours d'une opération baptisée « Winter » (probablement du nom du *Staffelkapitän* de la 2./NSG 1). À 19h05, une intense activité régna entre Siegeburg et Aix-la-Chapelle. De 21h40 à 01h10, des avions appartenant vraisemblablement au NSG 1 furent détectés près de Cologne. Des informations recueillies à partir du trafic radio, les Alliés déduisirent que les Allemands avaient atteint leur but en maintenant une constante pression jusqu'à 05h58, mais que leurs opérations avaient été découses. Un bulletin d'information hebdomadaire britannique conclut qu'il n'y avait aucune « *indication que ces appareils avaient amélioré la précision de leurs bombardements* » et le bulletin mensuel remarqua que « *l'intensité des attaques n'avait rien d'impressionnant* » – sans doute plus facile à dire quand on se trouve en état-major qu'au front...

Douglas Oxby (à gauche) et Wilfrith Peter Green (à droite) s'apprêtent à partir en mission.

Interception

Le *Wing Commander* Peter Green avait revendiqué 13 autres victoires (plus 12 V-1) depuis son premier succès, un Do 217, le 14 avril 1943, avec le N° 85 *Squadron*. En septembre 1944, il fut nommé à la tête du N° 219 *Squadron* et fit équipe avec le *Flight Lieutenant* D.A. Oxby, le meilleur opérateur radar de la RAF qui terminera la guerre avec 22 victoires. Le 2 octobre 1944, les deux hommes ne revendiquèrent pas moins de trois Ju 87 au-dessus de Nimègue (Pays-Bas) où les aviateurs, les soldats et même les hommes-grenouilles allemands tentaient de couper les lignes de ravitaillement alliées.

En ce 24 février 1945, Green et Oxby décollèrent de B.48

Le Junkers Ju 87D-5 (WNr. 131372), codé V8+KD, de la 3./NSG 1 dans la décharge de Bonn-Hangelar après la cessation des hostilités.
Il est tout à fait vraisemblable que cet appareil ait constitué la dernière victoire du tandem Green-Oxby, dans la nuit du 24 au 25 février 1945.
Lors du combat, le Ju 87 ne fut endommagé qu'à 30%, mais ne présentant aucun intérêt pour les services de renseignement alliés, il fut jeté sur le tas de ferrailles.

Le Ju 87D-5 WNr. 140736 (V8+JB) de la 1./NSG 1 à Wunstorf en avril 1945. L'appareil n'est pas équipé de freins de piqué. En arrière plan, le Ju 88A-4 codé F1+EU du III./EKG 1.

(Amiens-Glisy) à 21h45 à bord de leur Mosquito NF.30 (MM792, indicatif radio « Dickens 14 ») équipé d'un radar centimétrique. Bien que le 85 *Group* ait envoyé 34 Mosquito dans la nuit pour couvrir une zone allant d'Aix-la-Chapelle et la Scheldt, Green et Oxby patrouillèrent au nord d'Aix-la-Chapelle selon un cap nord-sud. Ils eurent plusieurs contacts : deux Wellington et deux Mosquito. Le temps dans leur secteur était meilleur que dans les autres zones de patrouille et ils bénéficiaient d'une excellente visibilité sans nuages et au clair de lune. Ayant aperçu des tirs de DCA au sud, près de Jülich, ils reçurent la permission d'aller voir ce qui s'y passait. Ils commencèrent à patrouiller à l'est des tirs quand, à 23h20, ils obtinrent un faible contact à 5 km au nord-est de Jülich, à une distance de 7 km et un peu plus bas que leur propre altitude de 1 500 m. Le contact passa devant eux, de la gauche vers la droite, à environ 120°. Green le suivit en virant sèchement sur sa droite, arrivant derrière et dessous l'intrus qu'il identifia à une distance de 600 m comme étant un Ju 87. Comprenant qu'il se rapprochait trop vite, il dégagea brutalement sur la droite, perdant le contact visuel dans la manœuvre. Quand le contact radar fut rétabli, l'Allemand se trouvait à 2 km devant, à 30° sur la droite. Green l'aperçut à nouveau à 600 m. Au moment où le chasseur de nuit s'approcha, le Ju 87 entama une violente manœuvre évasive, piquant sur la droite lorsque Green ouvrit le feu avec une légère correction à 200 m de distance. Le Junkers, qui n'avait pas été touché, se remit en ligne de vol puis plongea sur la gauche. Cette fois, une rafale de deux secondes arracha quelques pièces de métal. Suivant sa victime en piqué prononcé, Green lâcha deux autres rafales, lui infligeant d'autres dommages et déclenchant un incendie. Maintenant à 500 m d'altitude, ils passèrent au-dessus du Ju 87 qui continuait à descendre vers le sol. Oxby le vit percuter et exploser. Virant brusquement, Green aperçut à son tour l'avion ennemi brûlant au sol près de Forst Hambach. Il était 23h25 et tout juste une heure plus tard, les deux hommes se posèrent sur leur terrain.

Quelques jours plus tard, Green devait se tuer. « *C'est avec un profond regret que nous enregistrons le décès de notre commandant DSO, DFC tué dans un accident aérien aujourd'hui près d'Amiens* ». Ce fut dans ces termes que le journal de marche et d'opérations du N° 219 *Squadron* mentionna en date du 1er mars 1945 la disparition du grand as de la chasse de nuit de la 2nd *Tactical Air Force*, tué lors d'un vol d'essai.

Quelle victime ?

L'identification du Ju 87 pose quelques problèmes. Comme on l'a vu, seulement deux unités allemands volaient sur ce modèle sur le front Ouest et les archives du NSG 2 n'ont pas survécu. Le NSG 1 connut une nuit difficile avec trois avions détruits et plusieurs autres endommagés. Sur les trois appareils détruits, un fut accidenté à l'atterrissage, un fut abattu par la DCA (V8+PD) et le troisième disparut sans laisser de traces. Bien qu'il soit logique de penser qu'il tomba victime du Mosquito, un autre Ju 87 fut endommagé par un Mosquito. Un seul chasseur de nuit allié revendiqua un Ju 87 cette nuit-là, celui de Green et Oxby. À moins que cet équipage ait ouvert le feu sur deux avions distincts sans s'en rendre compte, il est plus vraisemblable qu'il n'ait en fait pas réussi à abattre le Junkers. Son compte rendu mentionne néanmoins que sa victime s'est écrasée au sol et a brûlé, mais au beau milieu de furieux combats terrestres, il est difficile d'attribuer une explosion et un incendie à une cause ou à une autre.

Comme évoqué plus haut, l'épave du Ju 87D-5 WNr. 131372 fut découverte sur le terrain de Bonn-Hangelar. Avec l'arrivée des troupes alliées sur la rive gauche du Rhin au cours de la première semaine de mars et la prise de Bonn par la 1ère armée US le 9, l'aérodrome d'Hangelar, situé à seulement 4 km des positions américaines, devint rapidement intenable. Même si en temps de guerre les événements suivent rarement la logique qui prévaut en temps de paix, il n'en est pas moins hautement improbable qu'un appareil endommagé le 25 février 1945 ait eut le temps d'être réparé et mis à l'abri avant l'arrivée des troupes alliées. Le Bf 109G-6 WNr. 202113 (« 7 » rouge) de la 2./NAG 13 fut endommagé à 40% lors d'un atterrissage forcé à Hangelar (très loin de sa base d'origine de Donaueschingen) consécutif à une panne de moteur le 13 février; l'appareil sera retrouvé dans la décharge de Bonn-Hangelar.

Il n'est pas déraisonnable d'imaginer que l'équipage d'un appareil endommagé au-dessus de Forst Hambach n'ait pas pris le risque de rentrer à Kirchellen et ait plutôt opté pour un atterrissage sur la base la plus proche, Hangelar. Pas plus qu'il est déraisonnable de penser que le temps a manqué pour le réparer avant que l'aérodrome ne soit évacué. Il y a donc tout lieu de penser que le Ju 87 WNr. 131372, codé V8+KD, a bien été l'ultime victime de Green, même si sa fin ne fut pas tout à fait celle qu'il avait cru.

LES PERTES RECENSÉES DU NSG 1 24/25 février 1945

2./NSG 1 141983 80% Hptm Robert Magath (B)
Fw Heinz Kolbe (B)
Atterrissage forcé suite erreur pilotage

3./NSG 1 142098 100% Fw Horst Erdmann (P)
V8+PD Uffz Günther Marth (D)
Abattu DCA Jülich vers 20h00

3./NSG 1 141970 100% Ofw Jürgen Campsen (D)
Oblt Helmut Steffen (D)
N'est pas rentré, cause inconnue

3./NSG 1 131372 30% Inconnu
V8+KD
Endommagé par chasseur de nuit

3./NSG 1 Inconnu <10% Fw Otto Dey (B)
Inconnu
Endommagé par DCA

3./NSG 1 Inconnu <10% Hptm Wilhelm Kögel (MB)
Inconnu
Endommagé par DCA

B : blessé – D : disparu – MB : mortellement blessé – P : prisonnier.

NSG 1

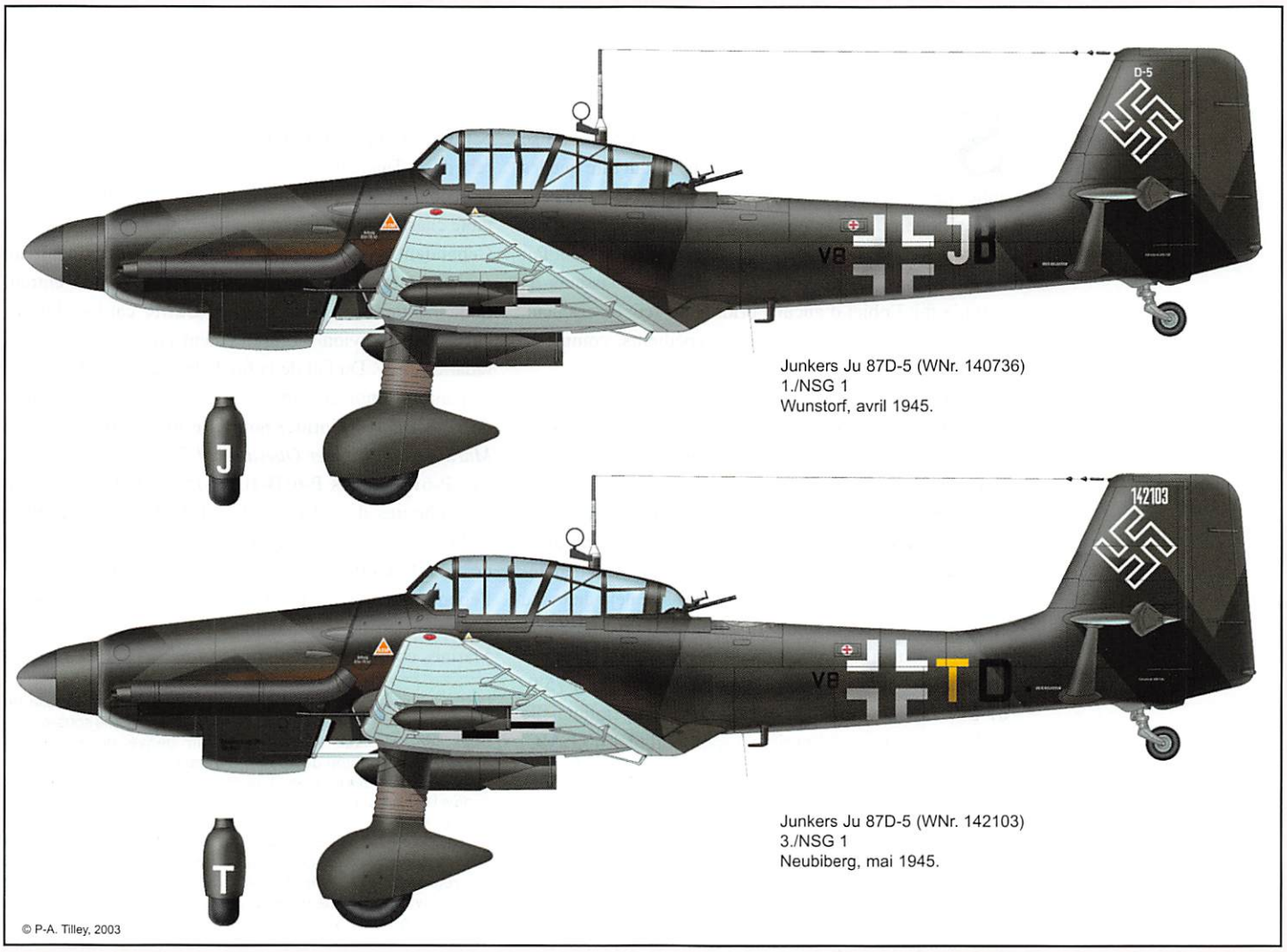
Stab *Hauptmann* Hilberg
V8+_A (lettre individuelle bleue ou verte)

1./NSG 1 *Hauptmann* Modrach
V8+_B (lettre individuelle blanche)

2./NSG 1 *Hauptmann* Winter
V8+_C (lettre individuelle rouge ou noire)

3./NSG 1 *Oberleutnant* Werner
V8+_D (lettre individuelle jaune)

L'aérodrome de Celle, le 14 avril 1945.
Au premier plan, criblé de balles et les reins brisés, le Ju 87D-5 WNr. 140452 (V8+B) du NSG 1. La quatrième lettre du code n'a pas été peinte.
Derrière, le WNr. 31489 (« 16 » blanc) sans les pare-flammes caractéristiques des appareils des NSG sur le front Ouest.
Au fond, le WNr. 31115 équipé de deux canons MG 151/20 « *Schräge Musik* ».



Junkers Ju 87D-5 (WNr. 140736)
1./NSG 1
Wunstorf, avril 1945.

Junkers Ju 87D-5 (WNr. 142103)
3./NSG 1
Neubiberg, mai 1945.

© P-A. Tilley, 2003

LA VEUVE NOIRE ÉTAIT EN BLEU

Si l'USAAF n'a pas été pionnière dans le domaine des chasseurs de nuit, l'USN et l'USMC ne se sont guère distingués non plus. Il faut dire que les unités de l'USN ou de l'USMC se sont surtout battu dans le Pacifique où les Japonais n'avaient pas développé la guerre aérienne nocturne à la mesure de ce qu'avaient fait les Allemands. De ce fait, l'acquisition de chasseurs de nuit n'a fait l'objet d'aucune priorité au sein de ces deux services qui se sont contentés d'expédients, comme le Ventura ou le Hellcat et le Corsair.

Cependant, même s'il n'y a pas péril en la demeure, le besoin de disposer d'une machine mieux adaptée existe vraiment, mais le choix est restreint au seul et unique chasseur de nuit américain, le Northrop P-61. Dès le lancement du programme du P-61, la Marine demande à plusieurs reprises la cession de quelques exemplaires pour ses unités stationnées dans le Pacifique. Ces demandes sont toutes refusées car l'AAF éprouve déjà du mal à couvrir ses propres besoins. Toutefois, à la fin du mois de mars 1944, une nouvelle requête de la Marine finit par aboutir. Du bout des lèvres, l'AAF accepte de céder 75 P-61 Black Widow, mais la mise en œuvre opérationnelle du P-61 sera laissée à l'entière responsabilité de l'USMC. Deux autres lots de 90 et 150 avions sont également prévus. La livraison du premier doit intervenir entre juillet et décembre 1944. En fait, le contrat est brutalement résilié le 10 juillet 1944, la Marine anticipant le lancement de la production du Grumman F7F-3N, la version de chasse de nuit du Tigercat. Les performances affichées par le Tigercat sont nettement supérieures à celles du Black Widow et l'abandon de ce dernier peut paraître logique. En définitive, suite à de multiples retards, le Tigercat ne subira pas l'épreuve du feu pendant la Seconde Guerre mondiale, laissant l'USMC sans véritable chasseur de nuit pendant toute la guerre.

Cependant, l'histoire ne s'arrête pas là et connaît un prolongement inattendu. En effet, quelques P-61 entrent finalement en service au sein de l'USMC car les Marines cherchent un avion d'entraînement pour les opérateurs radar des F7F. Du fait de la fin de la guerre, les P-61 sont disponibles immédiatement et douze prennent le chemin de Vero Beach (Floride) pour être mis en œuvre par le *Marine Night Fighter Operational Training Detachment*. Ces P-61 sont des P-61B-10, B-15 et B-20, tous ayant peu d'heures de vol et livrés à l'AAF entre décembre 1944 et juin 1945. Ils prennent la dénomination officielle de F2T-1, conforme à la nomenclature de l'USN de l'époque et reçoivent les BuAer 52750 à 52761 [1].

L'acquisition de ces machines est importante pour les Marines comme en témoigne le *Captain* P. Noel, instruc-

[1] Certaines sources citent parfois la dénomination officielle de FT-2. Cette utilisation, si vérifiée serait fausse, car elle sous-entendrait que le Black Widow serait un dérivé du FT-1... un monomoteur Northrop de 1934 ! D'autant que le XFT-2 (un FT-1 modifié) a bien existé, mais il ne ressemble en rien au P-61. Les *serials* USAAF sont les suivants : 42-39621 (P-61B-11), 42-39635 (P-61B-10), 42-39649, 39651, 39653, 39655, 39669 et 39727 (P-61B-15), 43-8266, 43-8274, 43-8307 et 43-8308 (P-61B-20). Les fiches de ces avions montrent qu'ils ont été officiellement radiés des registres de l'AAF le 11.12.45 pour la plupart. Mais il se peut que les avions aient été remis bien avant à l'USMC.

[2] Wings of fame Vol.15, Warren Thompson, Aerospace Pub. 1999.

teur à Vero Beach [2] : « *Le Black Widow était utilisé comme un laboratoire volant pour les opérateurs des Marines. Nous avions des salles à bord de C-45 pour le maniement des radars APS-6, mais nous en manquions pour le SCR-720. Quand les douze P-61 sont arrivés, le siège de l'opérateur radio a été démonté et remplacé par deux strapontins pour permettre à l'instructeur de monter avec l'élève. Le plexiglas a été recouvert de peinture blanche pour obstruer la vue vers l'extérieur. Vous pouvez imaginer comment on pouvait se sentir sanglé à l'arrière du Black Widow avec la chaleur de Floride et sans disposer de la moindre ventilation.*» Mais si l'utilisation par les Marines est un peu ingrate, le P-61 même en 1945 n'en reste pas moins une machine de combat performante comme en témoigne Paul Noel : « *Si j'avais eu le choix entre le F7F ou le P-61 pour partir au combat, j'aurais choisi le F7F simplement parce qu'il était plus rapide* ».

L'utilisation des Black Widow sera très courte et le programme est interrompu dès le 30 avril 1946. Un accident vient cependant ternir cette courte carrière le 18 décembre 1945 (voir encadré) qui entraînera la réforme de l'avion le 31 mars 1946.

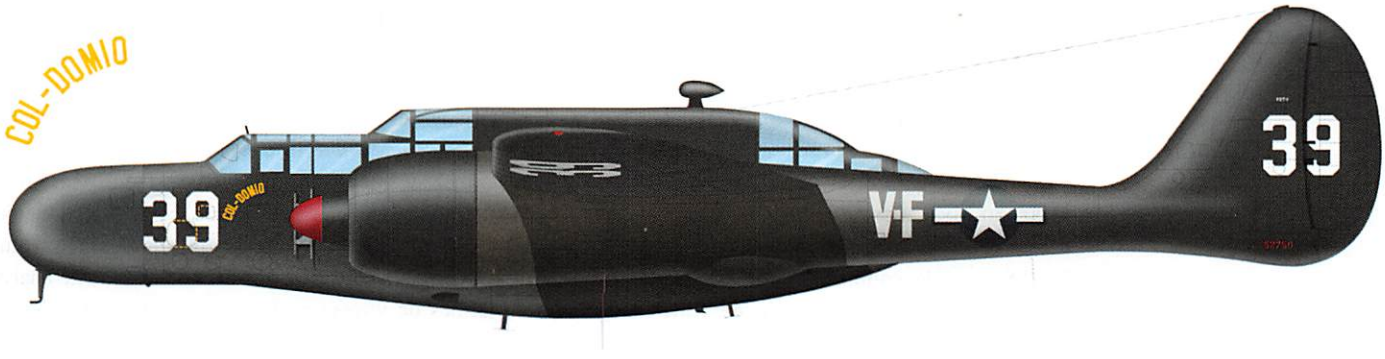
Le 1er mai 1946, les onze avions restants doivent être acheminés à Cherry Point (Caroline du nord) pour y être stockés. Malheureusement, au décollage, le pilote du 52750 rentre le train trop tôt et l'avion s'affaisse sur la piste. Bien que réparable, il est rayé des contrôle le 31 mai 1946. Des dix avions restants, quatre sont assignés à l'état-major du *Marine Air Group* 53 de Cherry Point (52751, 52757 à 52759) pour servir d'avions de servitude, alors que les autres sont dirigés sur la base des Marines d'El Toro (Santa Ana) en Californie. Les avions du MAG 53 sont utilisés jusqu'en mars 1947, puis envoyés au dépôt de Miramar où ils sont radiés le 30 juin 1947. Quant aux autres, ils ne revoleront pas et seront radiés petit à petit, les deux derniers (52752 et 52761) le 31 août 1947.

Ph. Listemann

Rapport d'accident du P-61 52755

Date : 18.12.45
Heure : 1448
Lieu : Vero Beach
Nom du pilote, grade et unité: Hutchinson, Homer G., Lt Col, USMC, VMF (N) #1
Unité d'appartenance de l'avion : VF (N) #1, NAS Vero Beach, Floride, CNATra, VMF OTU #1
Nombre d'heures du pilote : 2196.9
Nombre d'heures sur type : 0.7
Nombre d'heures sur les trois derniers mois : 54.2
Nombre d'heures sur type sur les trois derniers mois : 0.7
Temps en vol : 30 mn
Précédent(s) rapport(s) d'accident du pilote : 09.03.40, 07.10.44
Blessures signalées : aucune
Déclenchement de feu à bord : non
Utilisation de parachute : non
Type du vol : familiarisation
Plafond : 2 500 pieds
Visibilité : 10 sm
Vent et force: nul
Temps au moment de l'accident : visuel
Altitude de l'accident : 1 000 pieds
Inclinaison de l'impact : 0°
Vitesse de l'appareil : 210 mph.

Circonstances :
H.G. Hutchinson, Lt Col USMC, pilote du F2T-1 Bu.No. 52755, était en vol commandé de familiarisation à partir de la base. Alors qu'il vole à grande vitesse à une altitude de 1 000 pieds, l'avion entre en collision avec une nuée d'oiseaux qui endommage les deux ailes, le capot du moteur droit et explose la verrière du mitrailleur située juste derrière le pilote. Le pilote est retourné immédiatement à la base où il atterrit sans problèmes. L'opinion du bureau des investigations est que cet accident a été provoqué par des circonstances inévitables.
(note : à classer dans le dossier du pilote).



Northrop F2T-1 (BuAer inconnu)
VMF OTU 1
Vero Beach (Californie), 1945.

© P-A. Tilley, 2003

SUR UNE TABLE DE CUISINE

Jean-Christophe Carbonel

Avant la Seconde Guerre mondiale, la France était l'un des pays leaders dans le domaine des voilures tournantes, principalement grâce aux travaux de l'équipe Bréguet-Dorand. Dans le domaine opérationnel, la Marine avait formé l'Escadrille 3S2 en mai 1939 sous le commandement de l'enseigne de vaisseau Jacques Châtel de Raguet de Brancion. Cette escadrille était alors équipée de 6 autogires C.30, deux C.30A achetés en Angleterre en 1935 et 4 C.30P fabriqués sous licence par Lioré-et-Olivier. Châtel était à l'origine du tab de pâle qui évite la torsion des pâles et la perte de portance qui s'en suit lorsque l'appareil dépassait les 180 km/h. Détail pour les maquettistes, Jacques Châtel se souvient de C.30 bleu-verts « plus bleus que verts ».

Environ 2 000 heures de vol avaient été enregistrées avec les C.30 et 150 missions de guerre exécutées avant l'armistice. Cette expérience valut à Jacques Châtel, promu lieutenant de vaisseau en mars 1940, une réputation d'expert en voilures tournantes au sein de la Marine.

De mystérieuses caisses

En décembre 1944, la Section d'essais, renommée escadrille 10S sous le commandement du lieutenant de vaisseau Jean Hervé, fut chargée de tester diverses nouvelles armes récupérées aux Allemands : bombes BT, torpilles planantes, missiles Fritz X et Henschel Hs 293. Elle était basée à Hyères-Palyvestre. En juillet 1946 la Commission d'études pratiques d'aviation fut reconstituée avec l'escadrille 10S comme composante aérienne. Sur la base de son expérience antérieure avec les C.30, le LV Châtel fut affecté à l'unité du LV Hervé pour y mettre en place la sous-division chargée des voilures tournantes. Avec un effectif réduit à deux mécanos, il devait s'occuper d'un projet de torpilles planantes à rotor. Mais dès avant cela, il avait déjà pris contact avec le Fa 330, même s'il en ignorait le nom.

En effet en février 1945, Châtel fut contacté par le contre-amiral Nomy, commandant l'Aéronautique navale : « *On a trouvé à Bordeaux des caisses contenant quelque chose qui ressemble à un hélicoptère. On aimerait savoir ce que c'est* ». À la demande de l'ingénieur général Brunat, l'une des machines fut envoyée à l'Établissement de recherches aéronautiques de Toulouse; on ignore ce qu'il en advint . Les trois autres furent entreposées à la base aéronavale de Hourtin. C'est là que Châtel examina les caisses : elles contenaient trois Fa 330 . Dans son rapport daté du 21 février, il fit une analyse technique assez empirique des « *autogyres* [1] *remorquables abandonnés par la Luftwaffe à la BAN d'Hourtin* ». À ce moment, les machines ne sont donc pas encore identifiées, il est probable que leur identification comme des Focke-Achgelis 8-330 ne sera faite que plus tard, après capture des documents allemands. Les résultats de cette analyse en termes de vitesse et de portance étant globalement similaires à ceux connus en France avec le Gyroplane G.10 et le LeO C.30, le rapport suggéra de les vérifier en soufflerie. « [Les résultats de ces calculs préliminaires]

[1] Orthographe d'époque, le nom s'écrit aujourdhui autogire.

permettent néanmoins de se faire une idée des possibilités d'essais pratiques de cet appareil qui pourraient être tentés réellement par un remorquage... » Avec cette timide suggestion de tester cette machine… l'affaire en resta là. D'ailleurs dans un rapport remis deux jours plus tard au contre-amiral Nomy, le LV Châtel, faisant le point sur les appareils à voilure tournante, rappela les inconvénients de l'autogire – impossibilité de faire du surplace, difficulté de l'appontage – et se prononça très nettement en faveur de l'hélicoptère, suggérant qu'en attendant que des machines françaises (G.10 et G.20) soient prêtes, « *il serait tout à fait souhaitable d'obtenir du matériel américain, qui malgré les difficultés reconnues de son pilotage et les défauts techniques inhérents à sa construction même, pourrait être mis en service immédiatement* ». Plus un mot sur les tests de matériels capturés ! Durant l'été il fut affecté à la CEPA et s'installa à Hyères.

De fructueux voyages en Allemagne

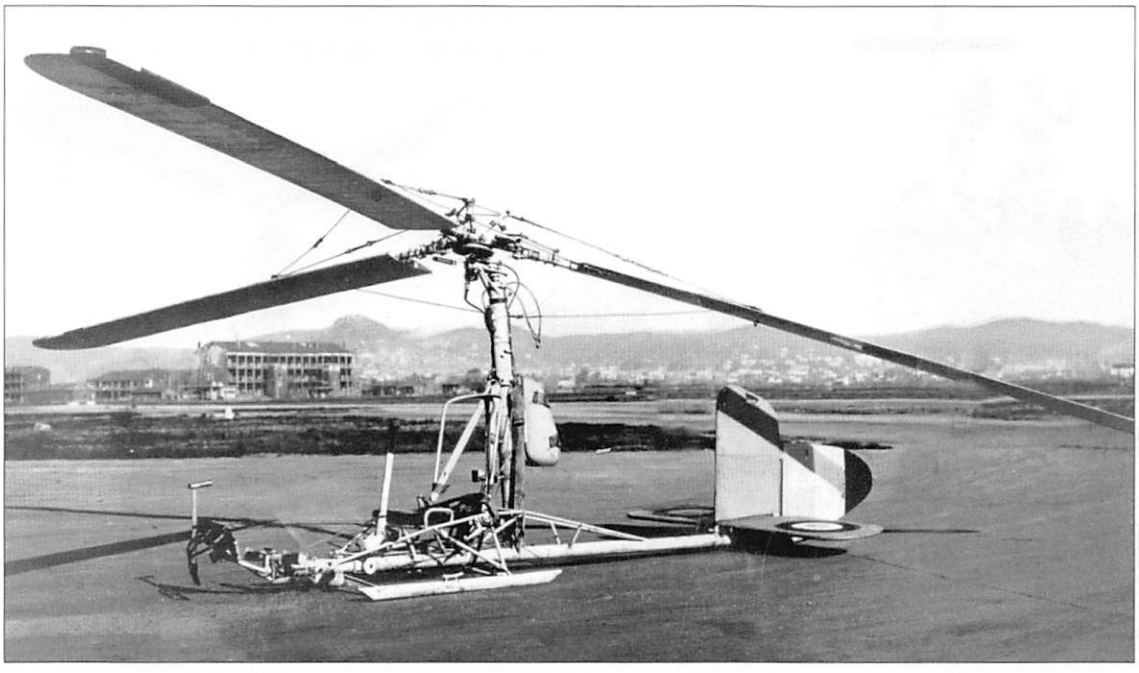
Entre-temps la mission industrielle dirigée par le colonel Fribourg avait été envoyée en Allemagne le 24 mai avec pour objectif de rapporter le maximum d'avancées technologiques. Dans le domaine des voilures tournantes, son représentant était le colonel Roger Garry qui avait créé la section « voilures tournantes » du STAé le 1er janvier 1945. Ayant passé son brevet de pilote d'aéroplanes le 8 juillet 1930, puis d'hydravions le 5 août 1932, Garry s'était ensuite spécialisé dans ces dernières machines et en janvier 1945, il ne connaissait rien aux voilures tournantes, mais il s'employa à combler rapidement son retard. Il faut dire qu'à l'époque, peu de personnes en France étaient au fait de cette technologie, ce qui fit dire à Focke lors de sa capture et de ses entretiens avec les équipes françaises que celles-ci étaient composées « *de gens sympathiques et même intelligents* [mais qui] *ni connaissent rien* ». Pour Garry la mission était bien précise : retrouver la documentation Focke-Achgelis. En effet Heinrich Focke était bien connu des français pour son activité dans le domaine des voilures tournantes avant et durant la guerre (ce ne fut qu'en octobre, au cours d'un nouveau voyage en Allemagne et en Autriche, accompagné de René Dorand, que Garry devait rencontrer – et découvrir – les équipes Flettner, Doblhoff et Nagler). Et de ce point de vue, la chasse au trésor technologique fut fructueuse, car après avoir emmené un spécialiste des coffres-forts de la maison Fichet le 15 juin afin d'ouvrir les coffres de l'usine Focke-Achgelis, Garry était rentré en France le 1er juillet avec de très nombreux documents, des pièces détachées, Focke lui-même et plusieurs de ses collègues. Un exemplaire du Fa 330 fut aussi récupéré, ce qui réveilla l'intérêt dans les caisses découvertes en début d'année.

En juin, on demanda au LV Châtel de tester le Fa 330 (comme lui-même l'avait suggéré quelques mois auparavant). Il demanda alors que deux des appareils stockés à Hourtin lui soient envoyés à Hyères. Il préféra utiliser ces machines découvertes intactes plutôt que celle rapportée d'Allemagne, qui était probablement incomplète ou endommagée.

À l'époque, la base d'Hyères-Palyvestre accueillait aussi un camp de prisonniers de guerre installés dans le grand hangar et, selon Châtel, « *fort mal traités et mourant de faim* ». Contre la promesse de l'amélioration de la nourriture et plus généralement de ses conditions de vie, Châtel n'eut aucun mal à obtenir la collaboration d'un prisonnier de guerre allemand, ancien professeur de mathématiques à l'université de Heidelberg, pour les calculs théoriques et la traduction des documents capturés.

Reprise des essais

Les essais commencèrent dès le 5 juillet à Palyvestre en profitant du Mistral. Une table de cuisine des plus banales servait de plate-forme de lancement, le Fa 330 étant attaché par un câble ancré dans le sol à 20 mètres de là. Toutefois en l'absence d'un vent constant, ces essais restaient acrobatiques : « *Il fallait faire chavirer* [le Fa 330] *pour qu'il décolle* ». Le constat fut rapidement fait que des essais « sérieux » ne pouvaient être menés dans



Belle vue posée d'un Fa 330 au sol. Cette photo est extraite du rapport d'essai et illustre la simplicité de la machine.
Remarquez les marquages français complets sur cette machine : gouverne tricolore et cocardes sur l'empennage horizontal. L'appareil est probablement Hellblau RLM65 avec des empennages repeints (RLM 02 ?).
Les tabs de bord de fuite sont rouges et les 3 pales ne sont pas identiques et portent à leur embase une marque de couleur (qui se retrouve aussi sur la tête de rotor). Les couleurs sont présumées être rouge, jaune et bleu. Ce dispositif de codage de couleur fut institué sur tous les hélicoptères Focke et a continué après guerre.

ces conditions, aussi fut-il décidé de les reprendre à partir d'une vedette rapide.

Entre-temps, Châtel avait été convié par Garry à effectuer des essais à la soufflerie de Chalais-Meudon. Ce lieu avait été déjà utilisé par les Allemands durant la guerre, y compris pour l'entraînement des membres d'équipages d'*U-Boot* appelés à opérer sur Fa 330. Le 26 juillet, Châtel et Garry effectuèrent chacun quelques vols à Chalais-Meudon en présence de Heinrich Focke. La même technique rustique de décollage à partir d'une table de cuisine avec un rotor lancé à la main fut utilisée. L'origine de la machine utilisée ce jour là reste incertaine. Compte tenu des doutes concernant la fiabilité de la machine allemande exprimés par Châtel, il est probable qu'il s'agisse d'une des machines découvertes en France. Peut-être l'une de celles de Palyvestre transportée pour l'occasion par Châtel ?

À son retour à Palyvestre, Châtel reprit les tests, cette fois-ci à partir de la vedette rapide affectée à la base aéronavale. Une table, plus petite encore que celle qui avait servi aux essais à terre, y fut installée à l'arrière.

« *Un jour où il y avait un bon petit mistral, vent debout, on a fait le décollage. Parti des Saladiers, cap au nord, le décollage s'est bien passé mais le conducteur de la vedette avait commis l'erreur – et j'avais commis l'erreur de ne pas lui dire de ne pas le faire –, de laisser son pare-brise dressé. Celui-ci faisait un rabattant, ce qui fait que l'appareil a décollé et a été précipité vers le bas.* [Le LV] *Hervé m'a dit ensuite que j'avais été à 5 cm de l'eau. J'ai rattrapé juste à temps, pas par habileté mais parce que je suis sorti du rabattant. Tout s'est bien passé ensuite, j'ai pu monter et je suis revenu me poser sur la table. Après quoi on s'est dit : il n'y a qu'un moyen de faire des essais un peu sérieux c'est sur un vrai sous-marin* ».

Le navire choisi fut le *Casabianca*, célèbre pour s'être évadé de Toulon au moment du sabordage de la flotte et pour avoir ensuite rejoint la France libre. Son capitaine était alors un ancien de la même promotion de l'École navale que Châtel : le LV Henri Bellet, qui était le second lors de l'évasion du *Casabianca* en 1942 et qui avait pris la succession du capitaine Lherminier en 1944.

Plusieurs tests furent conduits sur une période de quinze jours durant laquelle Châtel resta à bord du sous-marin : « *Un dimanche nous étions devant Cannes et le dimanche, on peut visiter les bateaux de guerre. Et il y avait cette table de cuisine solidement boulonnée sur le sous-marin alors les gens nous demandaient : cette table de cuisine, c'est pour le dîner de l'équipage ? Et on leur répondait : ne le dites à personne, car c'est secret, mais c'est le terrain d'aviation. Personne ne nous a crus* ». Ces essais furent filmés par l'un des officiers du *Casabianca*.

Un rapport à double tranchant

Début septembre 1946, des tests de réflectivité radar furent menés à partir du *Casabianca*. La station radar de Giens et le Wellington n° 17 de l'escadrille 10S furent aussi impliqués dans ces tests qui étaient supervisés par la BAN d'Hyères-Palyvestre. Pour ces tests le sous-marin s'éloignait de 30 milles de la station radar et lâchait le Fa 330 que pilotait le LV Châtel. Le Wellington partait de la BAN d'Hyères et suivait un cap l'amenant à rejoindre la mer entre Camarat et Sicie à une altitude constante de 800 mètres; à partir de là, l'avion obliquait vers la mer en direction du sous-marin en laissant les terres à l'extérieur de sa route. L'objectif était de chercher à repérer au radar le Fa 330 tout en évitant des échos

Le Fa 330 vient de décoller du sous-marin Casabianca. Deux moteurs étaient utilisés pour l'opération de l'autogire : un pour treuiller le câble de remorquage et un pour lancer le rotor au départ. On remarque que bien que 4 personnes suffisent à la mise en œuvre de l'autogire on peut dénombrer plus de 20 têtes sur cette photo ! (DR)

Un Fa 330 de la Marine française testé avec des roues. Il s'agit peut-être de la machine envoyée en caisses à Toulouse, car le LV Châtel ne mentionne dans aucun document ou interview avoir testé un de ces engins dans cette configuration. (DR))

parasites venus de la côte ou des îles avoisinantes. Les tests furent faits en deux passes : l'une avec le sous-marin seul, l'autre avec le sous-marin après déploiement du Fa 330, l'objectif étant alors de distinguer l'écho de l'autogire de celui du sous-marin. Le Fa 330 s'avéra facilement détectable au radar, confirmant ainsi des tests allemands réalisés en 1942 à Travemünde.

Malgré cela, le rapport final (non daté) du LV Châtel concluait que dans son état actuel, le Fa 330 pouvait être très utile à la Marine :

« *Cet appareil, tel qu'il est, peut rendre d'inappréciables services à tous les types de bâtiments et plus particulièrement aux sous-marins de grande croisière.* […] *Le grand intérêt que présente pour un sous-marin en croisière la présence d'un observateur en station à une centaine de mètres d'altitude à la verticale du bâtiment, nous incite à penser que ce serait une erreur de renoncer délibérément aux possibilités que nous offre le FA 330* ».

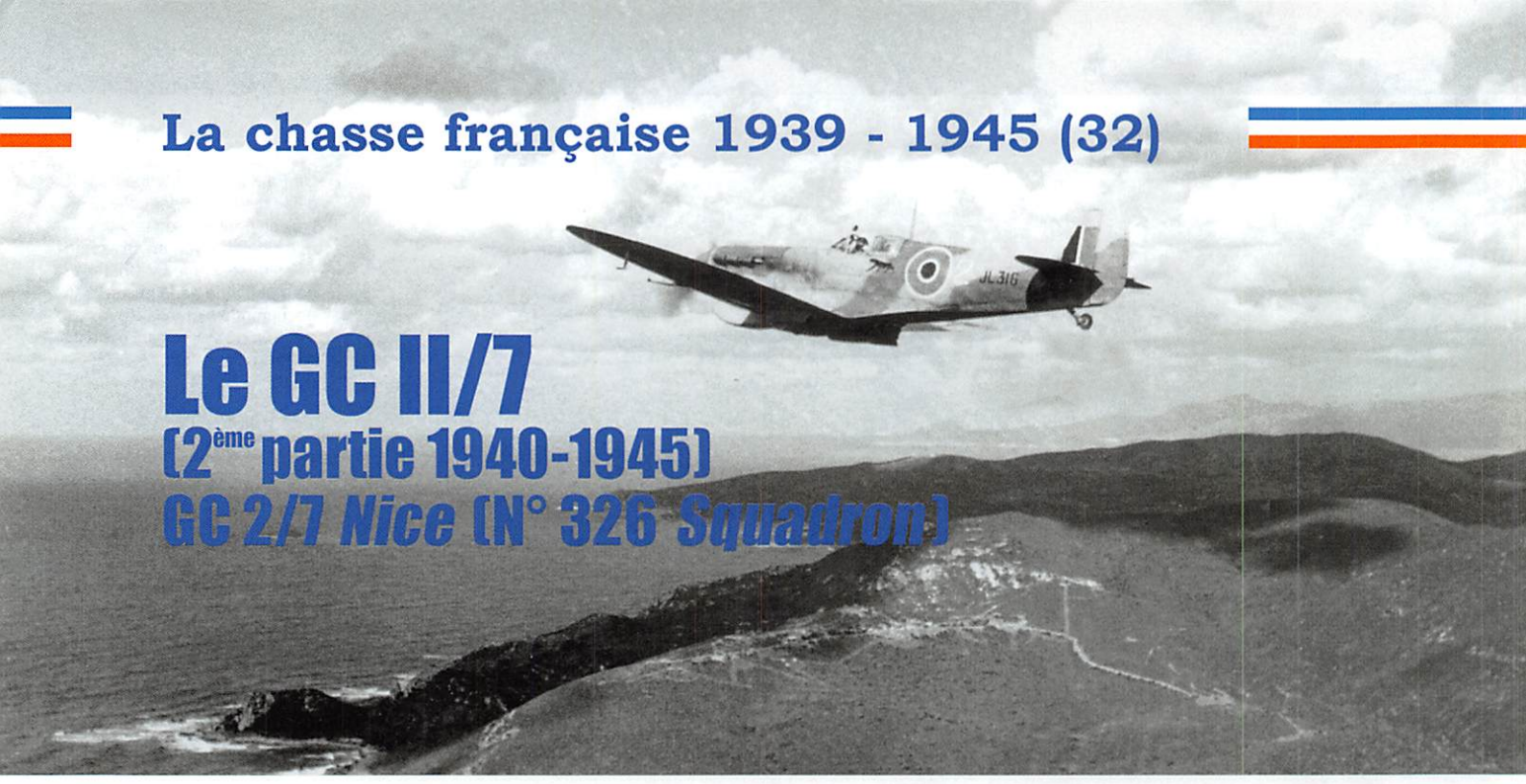
Ce rapport suggérait d'équiper les sous-marins avec une table d'envol repliable fixée de manière permanente au kiosque. Un petit moteur électrique de 3 cv pouvait être utilisé à la fois pour treuiller l'autogire et pour lancer le rotor. Comme améliorations possibles, Châtel citait l'adjonction d'un moteur de motocyclette transformant ainsi l'autogire en hélicoptère (une idée reprise, semble-t-il, des Allemands qui avaient envisagé une semblable conversion sous le nom de Fa 336). Il prévoyait d'installer le moteur à la place du parachute (il avait d'ailleurs effectué un vol sans parachute ayant oublié de l'attacher).

Autre axe de recherche suggéré dans ce rapport : le Fa 330 sans pilote ! En effet le rapport reconnaissait que « *l'inconvénient du Fa 330, qui rend d'ailleurs son emploi impossible en temps de guerre dans des mers de petites dimensions, perpétuellement parcourues par des avions, réside dans le retard que le repêchage du pilote peut apporter lors d'une alerte aérienne à la plongée du sous-marin* ». Le rapport proposait donc divers équipements permettant au Fa 330 d'être déployé sans pilote à bord : règlage cabreur du rappel du câble de remorque, système de girouette, manche inférieur (orienté pour être saisi et manœuvré d'en dessous) ou quatre suspentes pour l'amener sans incident sur le pont du sous-marin. Pour Châtel, « *le problème le plus délicat* [était alors] *celui de l'observation : l'observateur ne peut être remplacé que par un radar ou un appareil de télévision. Ceci nécessiterait évidemment une étude spéciale complète. Je crois qu'elle mériterait d'être entreprise* ». En cas d'alerte, le Fa 330 pouvait être largué sans retarder l'immersion du sous-marin.

Ce rapport eut semble-t-il, l'effet inverse de celui escompté par son rédacteur : au lieu de motiver d'autres essais, il montra que le Fa 330 était au contraire devenu un handicap pour tout sous-marin qui l'utiliserait. Ainsi se termina l'expérimentation de ce petit appareil en France.

Le nombre de machines testées est incertain car le rapport d'essais est ambigu : il indique les dimensions « *relevées sur le 100 115* » mais aussi que deux exemplaires ont été « *étudiés : les n°100 145, 100 150* ». S'agit-il d'une faute de frappe ? Le 100 115 est-il celui récupéré en Allemagne ? Deux machines (*Werknummer*n inconnus) sont aujourd'hui conservées au Musée de l'Air. Le sort des deux autres machines découvertes à Bordeaux et de celle rapportée d'Allemagne est inconnu.

Sources et remerciements :
– Entretien avec Roger Garry en 1989.
– Entretien avec Jacques Châtel Raguet de Brancion en juin 1990
– *Description de l'Autogyre F.A. 330* (non daté probablement juillet 46)
– Ordre particulier d'opération escadrille 10S, 5 septembre 1946
– Rapport du LV Châtel du 23 février 1945
– Rapport du LV Châtel sur « *L'Autogyre remorquable d'Hourtin* » du 21 février 1945
– Rapport du CA Nomy au ministre de l'Air du 24 février 1945
– Rapport d'essai final de l'Autogyre FA 8.330 (non daté)
– www.frenchnavy.free.fr



Le GC II/7
(2ème partie 1940-1945)
GC 2/7 *Nice* (N° 326 *Squadron*)

Le Spitfire Mk. V JL316, piloté par le lieutenant Mangin survole la Corse fin 1943. (DR)

Dans la première partie, nous avons laissé le GC II/7 à Oudna où il est rattrapé par l'entrée en vigueur de l'armistice le 25 juin 1940. Il y reste quelque temps jusqu'à ce que l'intervention de la marine britannique à Mers el-Kébir sauve l'armée de l'Air de la dissolution pure et simple. Comme il convient désormais de protéger les ports d'Afrique du Nord, le II/7, qui aurait dû être dissous le 30 juillet, est transféré à Tunis el-Aouina, puis à Sidi-Ahmed, où il restera stationné plus de deux ans.

Pendant ces deux années, la vie est un long fleuve qui s'écoule lentement pour le personnel du II/7. Un deuil vient pourtant frapper le groupe lorsque, le 8 novembre 1941, le commandant Dumouchel de Premare, qui avait remplacé le commandant Durieux depuis un peu plus d'un mois, se tue au cours d'un vol d'entraînement. Durieux assurera un court intérim avant de passer son commandement au commandant Adam.

Quelques incidents viennent cependant troubler la quiétude ambiante. Le 27 novembre 1940, le Farman 223.4 qui transportait M. Chiappe, nouveau haut-commissaire au Levant, a été abattu à 75 nautiques de Bizerte. Les nerfs sont donc tendus lorsque le lendemain, un Blenheim est signalé à la verticale de Bizerte. Le lieutenant Merle et les sergents Carrère et Hagi le rattrapent sans mal. L'appareil est en vol de convoyage entre la Grande-Bretagne et Malte. Les Français ouvrent le feu de trop loin et pensent avoir incendié un moteur. La victoire ne leur est comptée que comme probable, mais en fait, le Blenheim a réussi à rejoindre Malte sans avoir été réellement inquiété. Ce n'est que partie remise.

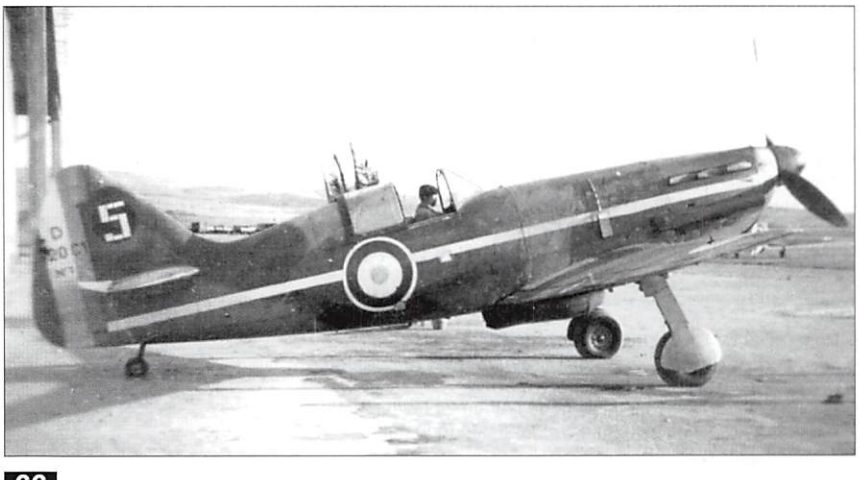
Le lendemain, 29 novembre, ce sont trois Blenheim qui passent au-dessus de Bizerte, pour les mêmes raisons. L'un d'entre eux a la mauvaise idée de survoler le terrain de Sidi-Ahmed. Il est aussitôt repris par le sous-lieutenant Valentin qui le fait exploser en vol près de Ras el-Koran. Le pilote du T2020 (*Sergeant* J. Hutchinson) a été tué et les deux autres passagers sont faits prisonniers.

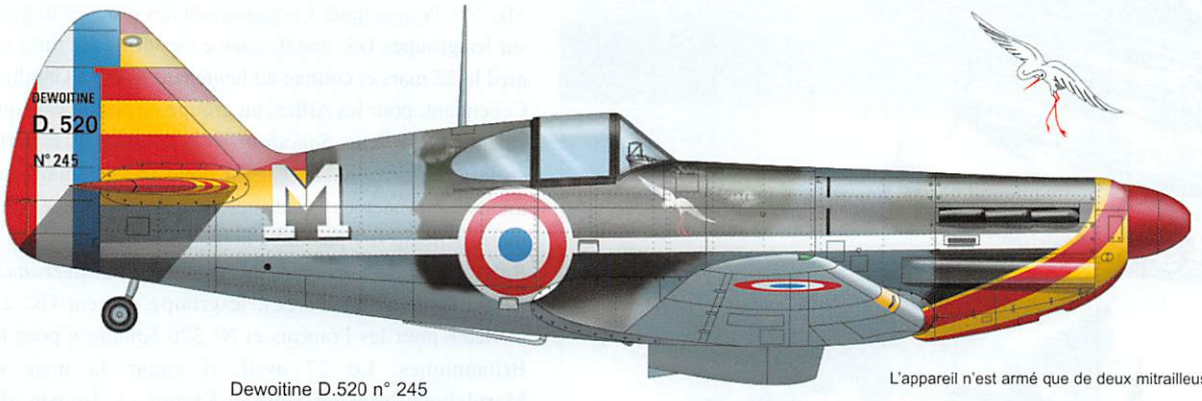
Le 13 août 1941, la patrouille d'alerte est lancée à la poursuite de quatre bombardiers qu'elle ne parvient pas à repérer. À leur retour, les Français aperçoivent un Glenn Martin, qu'ils décrivent comme ne portant aucune marque de nationalité, en train de lancer des tracts sur le terrain de Sidi-Ahmed. Le sous-lieutenant Dussart s'en approche pour s'assurer de son identité. Elle ne fait guère de doute quand le mitrailleur arrière ouvre le feu sur lui. Dussart réplique et descend le bimoteur en flammes entre Bizerte et l'île Cani. Il s'agit d'un Maryland (AR741) du N° 69 *Squadron* parti de Malte pour une mission de lancer de tracts sur les principales villes de Tunisie. Le pilote (*Sergeant* D.L.J. Lawrence) est tué et les deux autres membres d'équipage faits prisonniers.

Le 10 novembre 1942, deux jours après les débarquements alliés en Afrique du Nord et le lendemain de l'arrivée des premiers avions allemands à Tunis el-Aouina, le II/7 est replié à Kairouan. En cours de route, les D.520 croisent des P-38 américains. Formant chacun un cercle défensif, les deux groupes s'observent en chiens de faïence puis reprennent leur cap respectif au bout de dix minutes; sans nul doute au grand soulagement de tous... Le II/7 gagne Biskra (Algérie) trois jours plus tard. Discrètement, le commandant Adam a réussi à mettre à l'abri ses 20 D.520 et son personnel dans la zone tenue par les Alliés.

Le personnel est renforcé par l'incorporation de celui de l'escadrille de chasse de nuit 3/13 dissoute fin décembre 1942. Le II/7 recevra aussi des pilotes de l'aéronautique

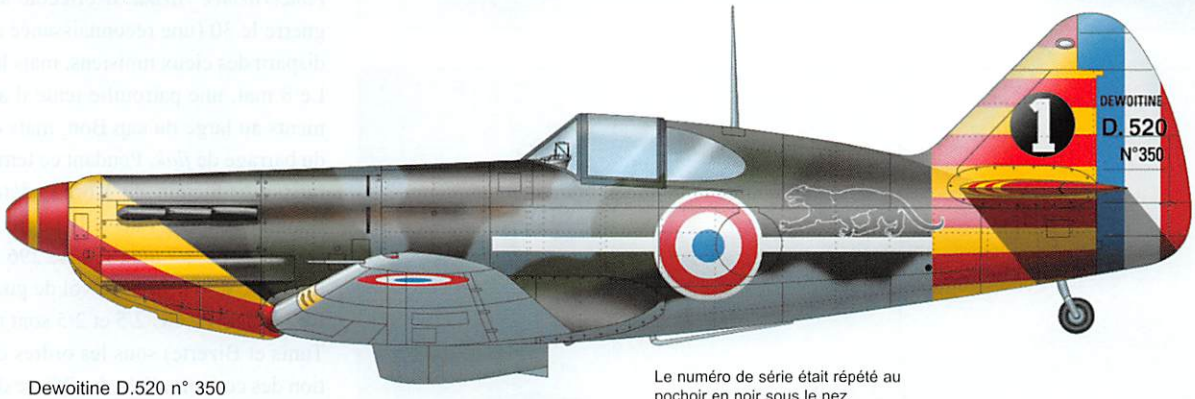
Le D.520 n° 1 (tête de série) rejoint l'Afrique du Nord avec le capitaine Sautier du CEMA de Cazaux aux commandes. Remis aux standards de série (notamment, l'avion était armé d'une mitrailleuse de 7,5 mm à la place du canon), il est affecté au GC II/7. (Collection J. Mutin)





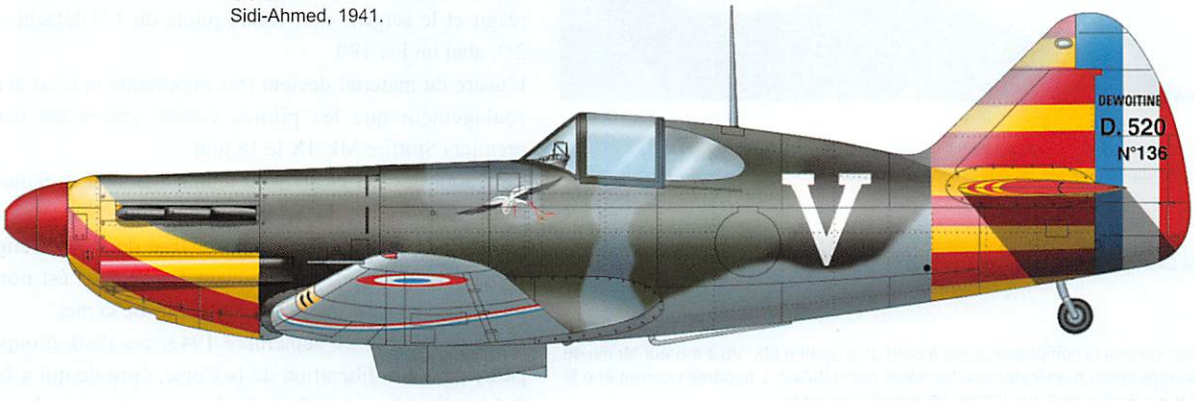
Dewoitine D.520 n° 245
Sergent René Martin
GC II/7 3ème escadrille
Sidi-Ahmed, 1941.

L'appareil n'est armé que de deux mitrailleuses d'aile.

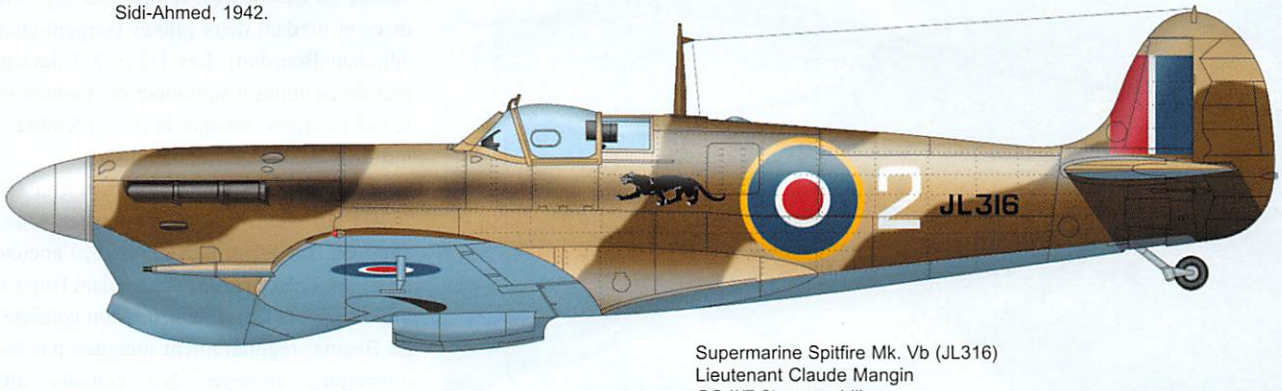


Dewoitine D.520 n° 350
Lieutenant Merle
Commandant la 4ème escadrille
GC II/7
Sidi-Ahmed, 1941.

Le numéro de série était répété au pochoir en noir sous le nez.

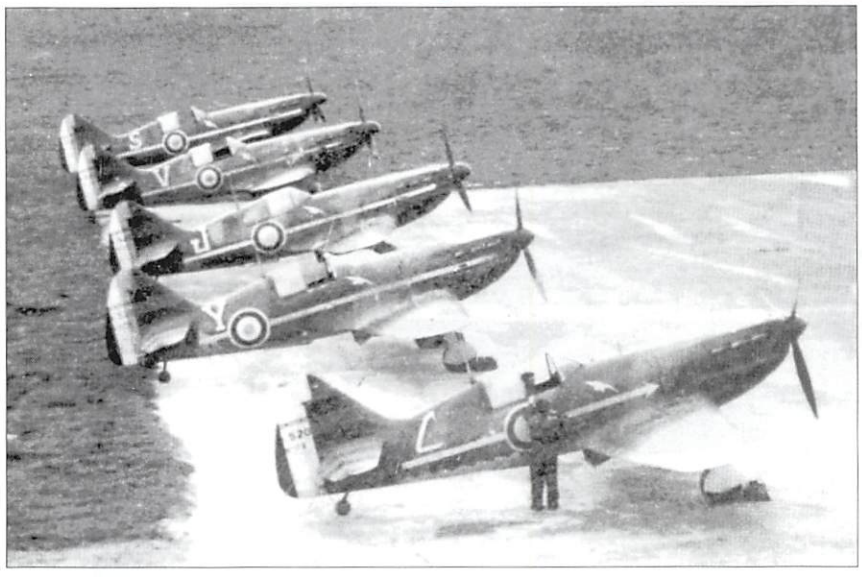


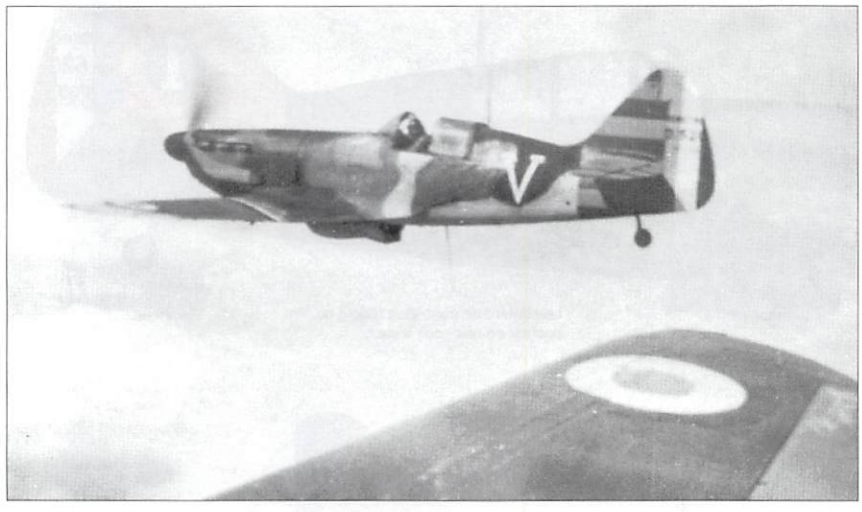
Dewoitine D.520 n° 136
Lieutenant Georges Valentin
GC II/7 3ème escadrille
Sidi-Ahmed, 1942.



Supermarine Spitfire Mk. Vb (JL316)
Lieutenant Claude Mangin
GC II/7 2ème escadrille
Ajaccio-Campo dell'Oro, fin 1943.

© P-A. Tilley, 2003





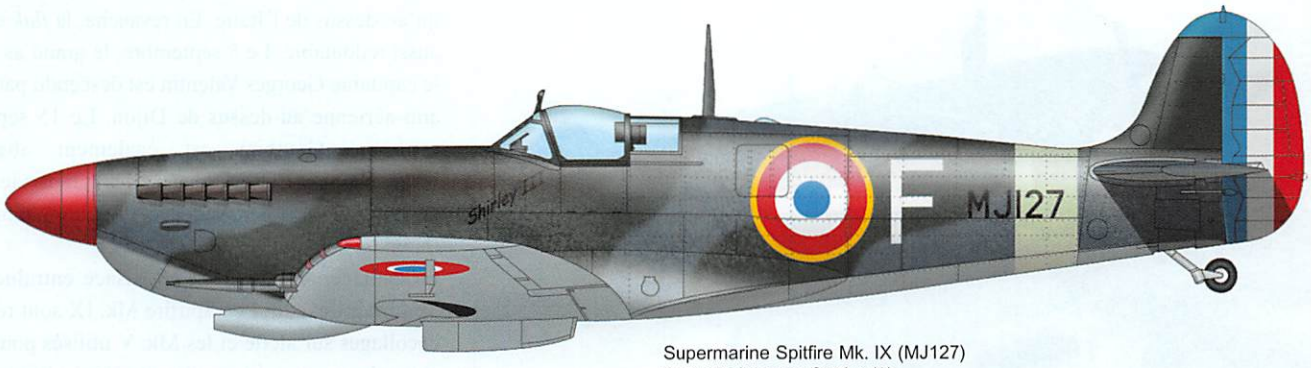
En haut :
alignement de D.520 de la 3ème escadrille à Sidi-Ahmed.
La lettre de fuselage correspondait à l'initiale du patronyme du pilote.
(Archives Aéro-Journal)

Ci-dessus :
le D.520 du sous-lieutenant Georges Valentin en vol fin 1942.
(Collection J. Mutin)

Ci-dessous :
le capitaine Georges Valentin survole la campagne corse à bord d'un Spitfire Mk. Vb à moteur Merlin 46 (capot court, six pipes d'échappement) manifestement transféré par l'USAAF. L'appareil pourrait être le EP813, un appareil cédé par les Américains aux forces aériennes françaises.
(Collection J. Mutin)

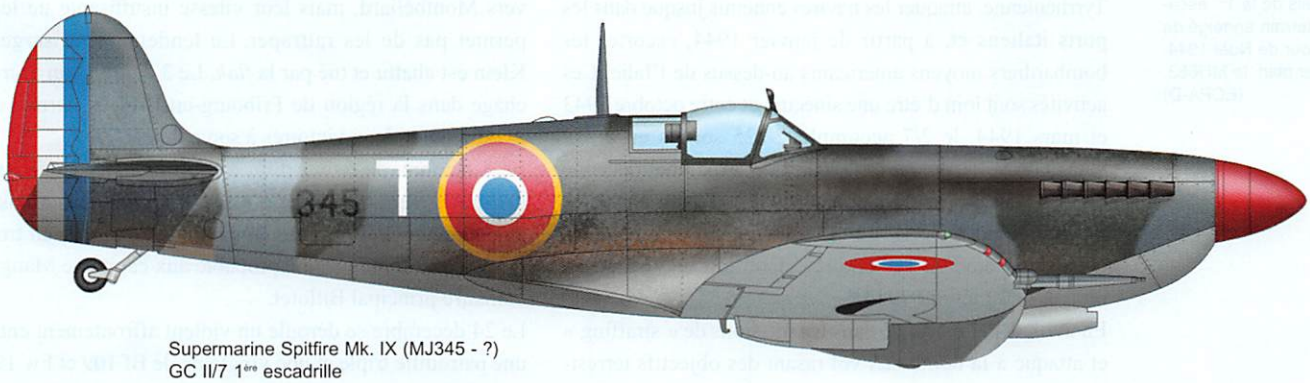
Navale après la dissolution de la flottille de chasse.
Début mars 1943, le GC II/7 perçoit ses premiers Spitfire Mk. Vb. Pour calquer l'organisation des groupes français sur les groupes US, une troisième escadrille est mise sur pied le 22 mars et confiée au lieutenant Gabriel Gauthier. Cependant, pour les Alliés, un groupe de chasse est équivalent à un de leurs *Squadrons* et la dotation en matériel se fait sur cette base. Il n'est donc pas étonnant que toutes les troisièmes escadrilles aient une existence éphémère, celle du II/7 passant à la trappe le 1er août.
Rattaché au 345 *Wing* de la MACAF (*Mediterranean Allied Coastal Air Force*), le groupe devient GC 2/7 « Nice » pour les Français et N° 326 *Squadron* pour les Britanniques. Le 27 avril, il gagne la piste de Marylebone, près de Souk el-Kremis en Tunisie afin d'être engagé dans l'ultime phase des combats contre la *Panzerarmee Afrika*. Il effectue sa première mission de guerre le 30 (une reconnaissance armée). La Luftwaffe a disparu des cieux tunisiens, mais la *flak* reste dangereuse. Le 8 mai, une patrouille tente d'attaquer trois gros bâtiments au large du cap Bon, mais doit renoncer en raison du barrage de *flak*. Pendant ce temps, une autre patrouille ratisse le terrain de Korba, détruisant une quinzaine d'avions ennemis au sol. Le 13 mai, la campagne est terminée. Le 2/7 aura réalisé 296 sorties en 42 missions, totalisant 460 heures de vol de guerre.
Le 17 mai, les GC 2/5 et 2/5 sont réunis à Protville (entre Tunis et Bizerte) sous les ordres du 323 *Wing* en protection des convois alliés. Le 2/7, se déplaçant à La Sebala et à Utique, participe au parapluie aérien lors du débarquement de Pantelleria. Le 11 juin, la Luftwaffe tente de réagir et le sergent-chef Kann, pilote du 1/7 détaché au 2/7, abat un Fw 190.
L'usure du matériel devient très importante et c'est avec soulagement que les pilotes voient arriver les trois premiers Spitfire Mk. IX le 18 juin.
Le 6 août, les 1/3 et 2/7 sont réunis à Bône-Les Salines sous les ordres de la *French Section* du *Bône Fighter Command*, un commandement chargé de la protection côtière. Le 27 août, le lieutenant Lancesseur est porté disparu au cours d'une sortie au-dessus de la mer.
Entre le 17 et le 30 septembre 1943, ces deux groupes participent à la libération de la Corse, épisode qui a fait l'objet d'un long article précédemment [1] et sur lequel nous ne reviendrons pas en détail. Le 2/7 exécute 407 sorties en 613 heures, remportant sept victoires confirmées et perdant deux pilotes (sergent-chef Planchard et adjudant Bourdon). Les 1/3 et 2/7 deviennent les deux premières unités à stationner de manière permanente sur le sol Français, lorsque le 27 septembre, ils gagnent le terrain d'Ajaccio-Campo dell'Oro.
Le 1er octobre, ils sont incorporés à la 1ère escadre (332 *Wing*) qui vient juste d'être formée sous les ordres du commandant Papin-Labazordière, l'ancien commandant du 2/7, remplacé par le commandant Hugo à la mi-septembre. Depuis la Corse, leur mission consiste à couvrir l'île de Beauté, régulièrement attaquée par les bombardiers allemands, protéger les convois alliés en mer

[1] Aéro-Journal n° 10 : *La libération de la Corse*, par C-J. Ehrengardt.

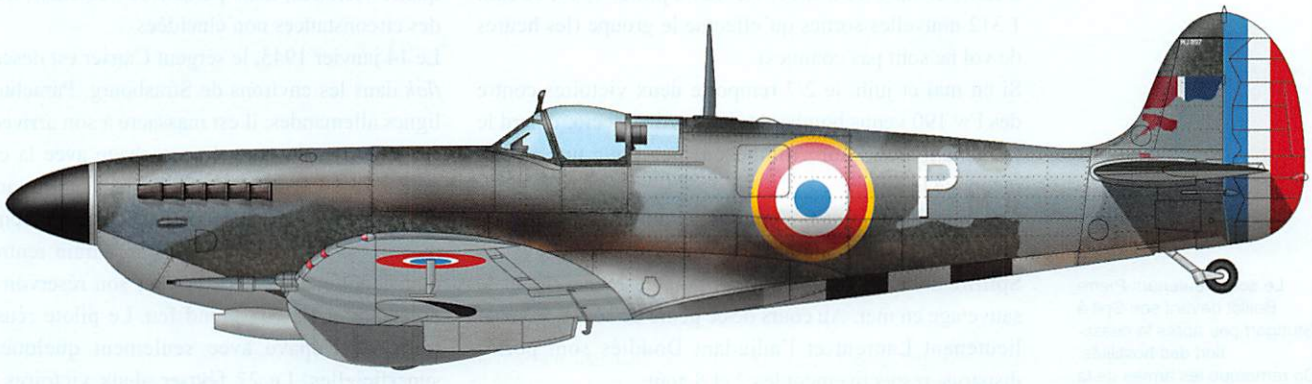


Profil réalisé à partir du rapport d'accident.

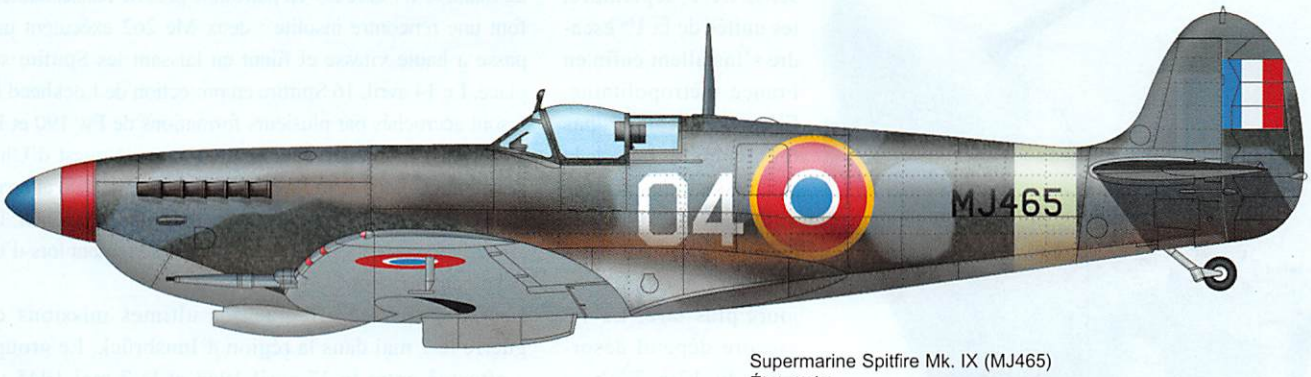
Supermarine Spitfire Mk. IX (MJ127)
Sergent Jacques Cartier (†)
GC II/7 1ère escadrille
Avion abattu à Lichtnau le 14 janvier 1945.



Supermarine Spitfire Mk. IX (MJ345 - ?)
GC II/7 1ère escadrille
Luxeuil, fin 1944.



Supermarine Spitfire Mk. IX (MH663)
GC II/7 1ère escadrille
Luxeuil, fin 1944.



Supermarine Spitfire Mk. IX (MJ465)
État-major
GC II/7
Stuttgart-Kleinsachsenheim, 8 mai 1945.

© P-A. Tilley, 2003

Les appareils de la 1ère escadrille sur le terrain enneigé de Luxeuil le jour de Noël 1944. Au premier plan, le MH663. (ECPA-D)

Tyrrhénienne, attaquer les navires ennemis jusque dans les ports italiens et, à partir de janvier 1944, escorter les bombardiers moyens américains au-dessus de l'Italie. Ces activités sont loin d'être une sinécure et entre octobre 1943 et mars 1944, le 2/7 accomplit 2 225 sorties en 2 712 heures de vol. Comme on le constate, avec une moyenne de 13 sorties par jour, les pilotes ont loin d'avoir chômé !

La fatigue du matériel qui s'ensuit est à l'origine de la mort de l'adjudant Haberkorn, victime d'une panne de moteur le 20 février 1944.

En avril, le 2/7 est lancé dans les missions de « straffing » et attaque à la bombe en vol rasant des objectifs terrestres. Le 15 mai débutent les bombardements en piqué (deux bombes de 250 livres) sur les régions côtières d'Italie et sur l'île d'Elbe. De mai à juillet 1944, ce sont 1 312 nouvelles sorties qu'effectue le groupe (les heures de vol ne sont pas connues).

Si en mai et juin, le 2/7 remporte deux victoires contre des Fw 190 venus bombarder le port d'Ajaccio, il perd le lieutenant Baudouin, tombé en mer pour une raison inconnue le 6 juin.

Avec les préparatifs pour les débarquements de Provence, les missions offensives sont ralenties et les Spitfire sont davantage utilisés pour la recherche et le sauvetage en mer. Au cours de ce genre de sortie, le sous-lieutenant Laurent et l'adjudant Doudiès sont portés disparus, respectivement les 2 et 8 août.

Du 15 au 22 août, le 2/7 participe à la couverture des innombrables convois qui traversent la mer en tous sens. Le 3 septembre, les unités de la 1ère escadre s'installent enfin en France métropolitaine. Elles ne restent pas longtemps à Istres, la progression des armées alliées étant si rapide qu'elles prennent leurs quartiers à Lyon trois jours plus tard. La 1ère escadre dépend désormais du 12th *Tactical Air Command* de l'USAAF.

Le sous-lieutenant Pierre Boillot devant son Spit à Stuttgart peu après la cessation des hostilités. On remarque les armes de la ville de Nice sous le nez de l'avion. (ECPA-D)

En raison de l'absence de la chasse allemande, les Spitfire sont utilisés au-dessus de la France pour les mêmes missions qu'au-dessus de l'Italie. En revanche, la *flak* est toujours aussi redoutable. Le 8 septembre, le grand as du groupe, le capitaine Georges Valentin est descendu par l'artillerie anti-aérienne au-dessus de Dijon. Le 15 septembre, le capitaine Gauthier est également abattu entre Montbéliard et Belfort; plus heureux, il parvient à gagner la Suisse d'où il « s'évadera » trois mois plus tard pour rejoindre son unité.

Le déplacement du front en Alsace entraîne celui des Spitfire à Luxeuil. Les Spitfire Mk. IX sont réservés aux décollages sur alerte et les Mk. V utilisés pour toutes les autres besognes, qui consistent principalement à jeter le plus de perturbation possible sur les arrières ennemis.

Le 1er octobre, quatre Spitfire courent après deux Bf 109 vers Montbéliard, mais leur vitesse insuffisante ne leur permet pas de les rattraper. Le lendemain, le sergent Klein est abattu et tué par la *flak*. Le 3 octobre, un accrochage dans la région de Fribourg-en-Brisgau permet au 2/7 d'ajouter deux victoires à son palmarès.

Le 8 octobre, de retour d'un « straffing » sur Horb, une patrouille frisant la panne d'essence réussit néanmoins à abattre deux Bf 109 entre Turckheim et Colmar; un troisième est compté comme probable aux capitaine Mangin et maître principal Billotet.

Le 24 décembre se déroule un violent affrontement entre une patrouille triple et une vingtaine de Bf 109 et Fw 190 entre Belfort et Donaueschingen, objectif des B-26 que le 2/7 a la charge d'escorter. Les Français revendiquent quatre victoires, mais perdent le lieutenant Doillon dans des circonstances non élucidées.

Le 14 janvier 1945, le sergent Carrier est descendu par la *flak* dans les environs de Strasbourg. Parachuté dans les lignes allemandes, il est massacré à son arrivée au sol.

Le 8 février, un nouvel accrochage avec la chasse allemande se solde par deux nouvelles victoires aux environs de Fribourg. Le 15, le sergent Grisanti, en panne de moteur, se pose dans une clairière train rentré. Il oublie malencontreusement de larguer son réservoir ventral au préalable et l'avion prend feu. Le pilote réussit à s'extraire de l'épave avec seulement quelques brûlures superficielles. Le 27 février, deux victoires sûres sont comptées au 2/7 dans la région de Horb.

Deux victoires isolées sont revendiquées à la mi-mars. Le 22 mars, le 1/7 et le 2/7 en patrouille près de Kaiserslautern font une rencontre insolite : deux Me 262 exécutent une passe à haute vitesse et filent en laissant les Spitfire sur place. Le 14 avril, 16 Spitfire en protection de Lockheed F-5 sont accrochés par plusieurs formations de Fw 190 et Bf 109. Deux de chaque sont abattus au nord-ouest d'Ulm. L'aspirant Coulet, dont l'avion a été touché, fait un atterrissage forcé dans les lignes ennemis et est fait prisonnier. Le 20 avril, le sergent Puyau se tue accidentellement lors d'un vol d'entraînement.

Le GC 2/7 *Nice* effectue ses ultimes missions de guerre le 7 mai dans la région d'Innsbrück. Le groupe a effectué entre le 27 avril 1943 et le 7 mai 1945 un total record de 7 915 sorties totalisant 11 516 heures de vol de guerre, seul le GC 1/5 *Champagne* faisant mieux (10 964 sorties).

LA RENAISSANCE DE L'ARMÉE DE L'AIR
(suite et fin ?)

Dans la continuité de l'article sur la renaissance de l'armée de l'Air publié dans notre n° 31, Jean-Claude Mermet nous a adressé une longue lettre apportant des précisions qui, à notre avis, méritaient d'être mises à la disposition de tous nos amis lecteurs.

En plus des matériels français « issus d'allemands », l'armée de l'Air a utilisé des avions totalement allemands, finis ou remis en état. Il en est ainsi de 38 Ju 52/3mg7e numérotés de 1001 à 1038 dont certains serviront dans l'Aéronautique navale, mais aucun dans le civil à l'inverse des 68 AAC-1 qui passeront chez Air France. Il y a aussi trois Ju 52/3m issus de la Luftwaffe – dont l'avion personnel de Hermann Göring – sans numéro français, qui ont conservé leur WNr. d'origine (0645, 0703 et 1109). En outre, les Français reçoivent en 1946 9 autres Ju 52/3m de la part des BAFO (*British Air Forces of Occupation*) en Allemagne et affectés chacun d'un *serial* RAF.

En avril 1946, l'armée de l'Air reçoit des BAFO 26 Fi 156C, 10 Bf 108B et 54 Bü 181 Bestmann.

Pour les Siebel Si 204D, ce sont 35 exemplaires qui sont livrés par les BAFO (certains uniquement pour les pièces détachées), accompagnés de 2 Si 204A à nez pointu. À Bourges, 21 Si 204D sont remis en état aux standards allemands, avec moteurs Argus As 411, et numérotés de 1000 à 1020. Ils rejoignent les NC.701/702 sortant des chaînes françaises. Ils ne doivent pas être confondus avec les 14 premiers NC.701 à moteurs Argus, mais avec instrumentation française. Les NC.701/702 se départagent ainsi :

– NC.701 : n° 1 à 120, 149 à 265 [il reste un doute quant aux 147 et 148];

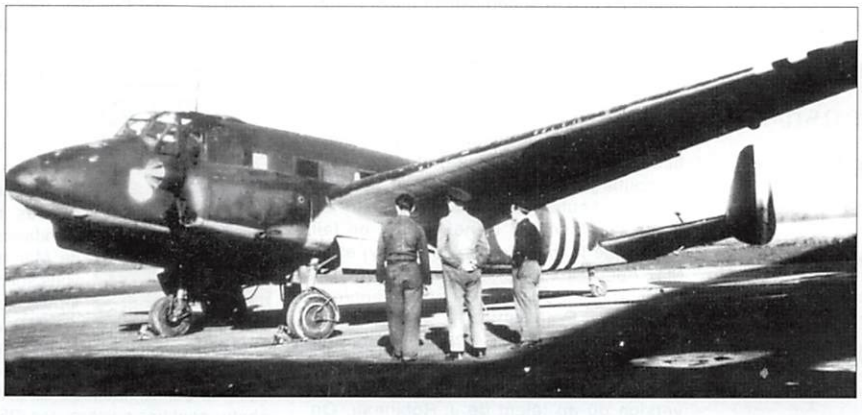
– NC.702 : n° 121 à 146, 266 à 350.

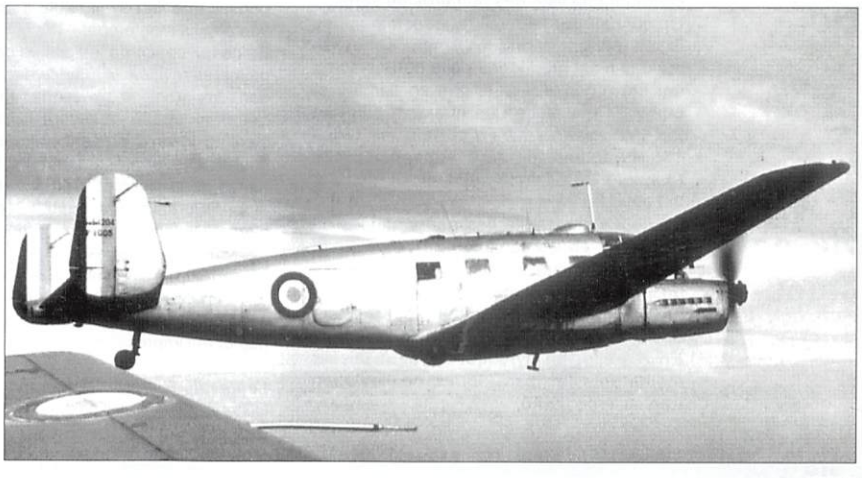
Les n° 187 à 189, 191 à 219, 229, 234 à 249 et 255 à 265 sont modifiés en avions de police coloniale, armés de six lance-bombes de 50 kg et six mitrailleuses MAC dont quatre fixes tirant vers l'avant et deux mobiles de sabord. Les n° 199, 205 et 236 à 242 sont spécialement modifiés pour leur emploi de « spécialisation hélice » à Avord, avec un tableau de bord légèrement différent. Il ne faut pas confondre le Si 204A (à nez pointu et pare-brise en escalier) avec le NC.702 de même configuration, mais qui n'en est pas la version française comme cela a été trop souvent dit. Le NC.702 est un développement du NC.701, baptisé Martinet II.

L'Arado Ar 396, qui donne le SIPA S.10, a été élaboré par le bureau d'études de Dewoitine sous contrôle allemand, chez Arado à Paris. À la Libération, les six prototypes allemands (V1 à V6) ont déjà été livrés, même si le V3 se trouve toujours à Neuilly et le V6 en attente de son premier vol à Bourges. Les autres ont été envoyés à Brandenbourg. Les quatre premiers prototypes ont été fabriqués à la main à cause de la mauvaise qualité des feuilles d'acier qui ne supportaient pas l'emboutissage. Les gabarits et les outillages étaient de fabrication allemande.

Les deux prototypes S.10-01 et S.10-02 sont postérieurs à la Libération et sont suivis de 27 exemplaires « allemands » et de cinq S.10 de présérie à moteurs Renault 12S à la place des As 411. Seuls 50 S.11 de série sont produits, suivis de 54 S.111, légèrement améliorés mais toujours de construction mixte.

Il est intéressant de noter que pendant l'occupation, SIPA a produit 20 exemplaires d'un hydravion peu connu, l'Arado Ar 199 (quadriplace à flotteurs), ainsi que des gouvernails de direction d'Arado Ar 234.





Deux véritables Siebel 204 d'origine allemande.
Ci-dessous :
un Si 204A à nez pointu et verrière en escalier, capturé à Toulouse en août 1944.
(Collection G. Fruchart)

En bas :
un Si 204D (n° 1005) en vol. Il porte d'ailleurs l'inscription « Siebel 204 » sur le gouvernail et non NC.701.
(Collection J-C. Mermet)

Aéro-Bibl

Un gros bloc !

Des quatre chasseurs français de 1940, le Bloch 152 est celui qui a été le moins traité. Rien ou si peu n'a été publié depuis trente ans et ce livre comble une lacune importante.

Ce n'est d'ailleurs pas un livre, mais un pavé de plus de 500 pages et c'est sans doute là que réside son défaut majeur : il coûte 80 euros. L'auteur a voulu écrire l'ouvrage définitif sur le Bloch 152 et on ne peut guère le lui reprocher, mais peut-être certains chapitres auraient-ils pu être allégés, voire supprimés (comme la notice technique dont l'intérêt ne saute pas aux yeux), ce qui aurait permis par voie de conséquence d'alléger le prix de vente.

Le livre est illustré de très nombreuses photos, des bonnes, des moins bonnes, des connues, des inédites, mais à notre goût, il y figure beaucoup trop de photos d'épaves pour un ouvrage consacré, non à une campagne, mais à un avion. La présentation est plutôt claire, mais nous estimons que la superposition quasi systématique des photos ne sied pas à un ouvrage à vocation hstorique.

L'ouvrage s'articule en quatre parties principales : essais et production, description et utilisation (76 pages !), les opérations (armée de l'Air, Aéronautique navale, aviations grecque et allemande) et marques et camouflages. À propos de ce dernier chapitre, l'auteur s'appuie encore sur les écrits de Raymond Danel (c'était en fait davantage la marotte de Jean Cuny) et de Max Abt, vieux de plus de trente ans. On comprend mieux maintenant ses approximations sur le sujet.

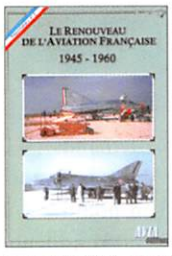
Les planches couleur (12 pages) sont de belle facture. Parmi les annexes figurent un écorché et un plan au trait de chaque version dû au talent de J. Robineau. On aurait bien aimé un gros plan sur l'insigne de l'usine de Vélizy. Et on termine par l'incontournable liste des numéros de série.

On connaît par le détail où et comment les Bloch étaient fabriqués, mais curieusement, il n'est mentionné nulle part combien ont été produits, livrés, pris en compte et quand ! Cela élude une question pourtant fort intéressante : d'où sortent les Bloch 155 au numéro de série supérieur à 729 (dernier livré à l'armée de l'Air) utilisés par la Luftwaffe ?

L'auteur s'émerveille des performances du Bloch 157 en les comparant à celles du Ta 152. Il faut quand même se rendre compte qu'il existe une large différence entre un prototype bichonné et débarrassé de tout équipement de guerre et un avion de série.

En résumé, un livre qui ne peut laisser indifférents les passionnés de l'aviation française de 39-40.

Le Bloch MB-152 – S.Joanne – Lela Presse.



Renouveau à la mode

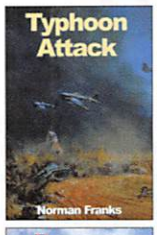
Juste après la sortie de notre n° 31 consacré à l'évolution de l'armée de l'Air de 1945 à 1950, voici le nouveau titre d'Avia Éditions qui offre une parfaite complémentarité à notre article. En effet, cette plaquette (52 pages format A4) constitue un catalogue des avions construits en France entre 1945 et 1960.

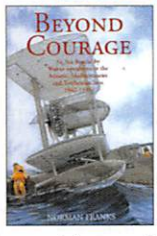
La philosophie de la collection « Photothèque » est de présenter une sorte d'album photos. Le problème, c'est qu'en publiant deux ou trois photos par page, les légendes sont réduites à la portion congrue et les informations deviennent minimalistes. C'est fort dommage, car les photos sont pratiquement toutes inédites et certaines présentent un intérêt réel qu'une légende « musclée » aurait renforcé. On feuillette ainsi l'album avec un certain plaisir, mais à l'arrivée, on reste sur sa faim.

Compte-tenu du prix modique, difficile de passer à côté.

Ça ne s'arrange pas vraiment avec la traduction anglaise des légendes... Faudra vraiment faire quelque chose.

Le renouveau de l'aviation française – Ph.Ricco – Avia-Éditions, quartier Malarias, 07400 Rochemaure – Prix : 14 euros + port.





Norman Franks puissance deux

Si l'on reprochait aux livres anglais de n'être que purement factuels, Norman Franks a largement contribué à renverser la tendance. Peut-être même un peu trop, car maintenant il publie surtout des recueils d'anecdotes, fondés sur des témoignages, des récits et des comptes rendus officiels. C'est certes très vivant, mais cela manque parfois de liant.

Il vient de publier chez Grub Street deux livres reprenant cette formule. Il est évident que celui consacré aux opérations de sauvetage en mer se prête beaucoup mieux à ce genre littéraire que celui consacré aux opérations des Typhoon.

Beyond Courage est d'ailleurs assez passionnant à lire et le titre est un fidèle reflet de la mentalité des équipages de Walrus pour lesquels sauver un aviateur en mer était une seconde nature. Plusieurs récits font dresser les cheveux sur la tête. Nous le recommandons chaudement, d'autant que ces aviateurs n'ont pas souvent été à l'honneur.

Typhoon Attack et *Beyond Courage* – N.Franks – Grub Street.

Mannerheim

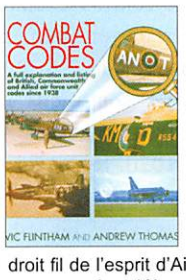
Si l'Ilmavoimat vous intéresse, si vous avez apprécié l'article sur les pilotes récipiendaires de la croix de Mannerheim et si vous souhaitez approfondir le sujet, le dernier ouvrage du tandem Keskinen-Stenman est pour vous.

Les biographies sont traduites en anglais, selon la bonne habitude de cette série. Les photos sont très nombreuses (250 environ) et les auteurs ont réussi le tour de force d'en publier d'inédites, alors que tout le monde pensait que l'on avait fait le tour de la question depuis longtemps.

En ce qui concerne les pilotes de chasse, un palmarès révisé à la lumière des découvertes dans les archives soviétiques est systématiquement publié, avec un luxe de détails inconnu jusqu'à présent (numéro de l'avion piloté et, éventuellement, unité d'appartenance de la victime). Certains pilotes voient ainsi leur palmarès gonfler légèrement et d'autres le leur légèrement amputé.

L'ouvrage (148 pages au format B5 : 17,56x 25 cm) se termine sur douze pages de planches en couleur aux standards habituels de cette collection. La présentation est claire, le papier et l'impression de bonne qualité.

Lentävät Ritarit – Suomen Ilmavoimat Historia n° 21 – K.Keskinen & K.Stenman – Prix : 32 euros.
www.kolumbus.fi/kari.stenman



Codes tactiques

Voilà un livre comme seuls savent le faire les Britanniques : les codes tactiques des aviations alliées de 1938 à nos jours. Typique de la mentalité spotter et dans le droit fil de l'esprit d'Air Britain, ce livre est un ouvrage de référence indispensable qui recense *tous* les codes portés par les unités de la RAF, de la Fleet Air Arm, du Commonwealth et des aviations alliées (USAAF, France, Belgique...).

L'utilisation est loin d'être claire, l'index des codes classés de manière alphanumérique ne renvoyant pas à une page mais à un chapitre. De ce fait, on est amenés à feuilleter le livre plus que l'on ne le souhaiterait.

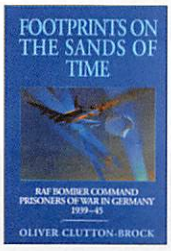
Les codes US sont classés par unité, ce qui ne simplifie pas non plus la tâche, car, en général, quand on a recours à un tel livre, c'est davantage pour savoir à quelle unité appartenait un code que le contraire.

Une superbe iconographie (avec quelques remarquables photos couleur de mai 1939) offre de nombreux exemples et contre-exemples aux règles définies.

Pour nous résumer, un excellent travail de base, indispensable aux « spotters », même si le livre n'est pas donné (45 £).

Combat Codes – V.Flintham & A.Thomas – Airlife (Crowood Press).
www.crowood.com

thèque



On est bien loin de Papa Schulz

Ce livre traite des 10 999 membres du RAF *Bomber Command* qui ont été faits prisonniers pendant la guerre. La dédicace, faite à un sergent mort le 8 mai 1945 en tentant de sauver un garde allemand de la noyade, plonge tout de suite dans l'ambiance morose, voire morbide, du livre.

Les 520 pages sont divisées en deux grandes parties, dont la seconde – qui occupe plus de la moitié de l'ouvrage – est la liste alphabétique des personnels, avec unité d'origine, camp d'internement, sort éventuel. Elle ne présente aucun caractère de nouveauté par rapport à ce qui a déjà été publié chez MCP.

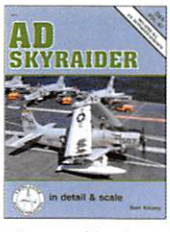
En revanche, la première partie est plus originale. L'auteur passe en revue tous les camps avec force détails (et photos parfois) et traite également des tentatives d'évasion, avec un passage intéressant sur la « Grande évasion » de Sagan. Après s'être intéressé aux rapatriements des prisonniers (en particulier la fameuse opération « Exodus »), l'auteur cloture cette partie par deux chapitres terribles, l'un consacré aux traîtres et collaborateurs à l'intérieur des camps, l'autre aux crimes de guerre.

Il faut avoir le courage d'un Britannique pour oser publier ces épisodes « pas jolis-jolis » en citant nommément les personnes dont les descendants vont peut-être avoir quelques surprises... On n'imagine pas une telle prise de risque chez un éditeur français dont le service juridique aurait instantanément bloqué le manuscrit. Il est quand même réconfortant de voir que pour les historiens britanniques toute vérité est bonne à dire.

L'ouvrage est agrémenté de quelques photos, ce qui pose toujours la question de savoir comment les prisonniers se procuraient des pellicules et faisaient développer leurs tirages.

Un livre indispensable à ceux qui travaillent sur le devoir de mémoire.

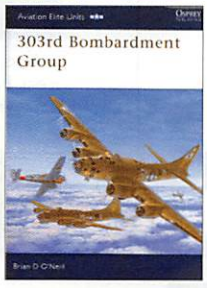
Footprints on the Sands of Time – O.Clutton-Brock – Grub Street – Prix (UK) : 35 £.



Tout en un

In detail & scale est une autre collection du prolifique éditeur Squadron-Signal. Entre les classiques *In action*, les *Walk Around* et les numéros spéciaux, il y a de quoi se perdre, pour le plus grand bonheur des passionnés, mais aussi avec le sentiment confus qu'à la fin du compte, les diverses publications se recoupent et que les principaux modèles d'avions (les plus vendeurs) font l'objet d'un tri croisé.

In detail & scale est à Squadron/Signal ce que Jacques Dessange est au shampooing : un trois en un. On y retrouve les principaux ingrédients des autres collections : une partie historique, l'étude de toutes les versions et variantes, les planches en couleur et le « photoscope ». Le tout est, évidemment, abondamment illustré de photos en noir et blanc et en couleur, de haute qualité. On peut donc investir les yeux fermés.



Les élites de chez Osprey

Deux titres dans chacune des deux collections majeures d'Osprey à se mettre sous la dent.

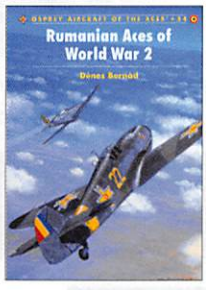
Dans la série « Elite », John Weal revient avec un historique de la JG 27. En 130 pages, c'est un excellent résumé de la carrière opérationnelle de cette unité mythique de la Luftwaffe. Il y a peu de photos inédites, mais beaucoup n'ont été que rarement publiées. Les profils sont de l'auteur soi-même et, nos yeux, ils comptent parmi les meilleurs de la collection.

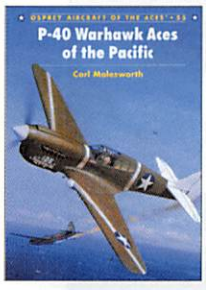
L'autre livre de la série est consacré au 303rd BG, le groupe qui a réalisé le plus grand nombre de sorties de la 8th AF.

Deux nouveautés pour les as, d'abord la suite des P-40 (dans le Pacifique, y compris aux Aléoutiennes) toujours due à C. Molesworth. Très bien illustré, beaucoup de photos peu connues, mais les profils ressortent très sombres.

Denes Bernad signe le volume sur les as roumains, un sujet original qui ne manque pas d'intérêt, mais qui, dans les faits, constitue davantage une étude sur la chasse roumaine (70 pages) que sur les bonshommes proprement dits (13 pages). À noter en annexe une liste détaillée de tous les as.

www.ospreypublishing.com





LE COUP DE C♥EUR DU BIMESTRE

Les Buffalo sur le grill

Avion mal aimé s'il en fût, le Buffalo a connu l'épreuve du feu non seulement parce que les Britanniques n'avaient rien d'autre, mais aussi parce qu'ils nourrissaient un tel complexe de supériorité vis-à-vis des Japonais qu'ils estimaient qu'il était bien assez bon pour Singapour. La suite leur prouva que non !

Toutefois, certains pilotes ont préféré le Buffalo au Hurricane. Face aux agiles chasseurs japonais, le Buffalo possédait un immense avantage : il était plus lourd et piquait beaucoup plus vite. Aucun chasseur japonais ne pouvait le suivre en piqué. En plus, il avait quelques plaques de blindage. Plus que l'avion lui-même, c'est le facteur humain qui a été décisif. La crème de l'aviation japonaise d'un côté, des unités hétérogènes, mal préparées et insuffisamment entraînées de l'autre, la lutte était dès le départ inégale.

Brian Cull nous propose l'histoire des six unités sur Buffalo (RAF, RAAF, RNZAF et NEI) avec de nombreux documents inédits. De précieux témoignages (notamment celui de Geoff Fisken) éclairent d'un jour nouveau l'ambiance, la préparation des missions et les combats.

On y trouve quelques photos inédites et des annexes complètes (liste des pertes et des victoires, sort de chacun des Buffalo livrés). Ce livre est en somme un coup de loupe sur les exceptionnels volumes *Bloody Shambles* dont Brian Cull était l'un des co-auteurs.

Un ouvrage en tout point remarquable.

Buffaloes over Singapore – B.Cull et al – Grub Street – 256 pages, cahier de 20 pages de photos. www.grubstreet.co.uk

Kolossal !

Les deux derniers tomes signés par l'équipe de Jochen Prien, consacrés à la bataille d'Angleterre (26 juin 1940 - 21 juin 1941), viennent de sortir.

C'est un immense travail que ces historiens ont entrepris à recenser toutes les victoires et les pertes (connues) de la chasse allemande.

Ici, pas de fioritures. Les auteurs ne sont pas là pour aguicher le chaland. Les faits sont bruts, la présentation uniforme et carrée, mais l'important n'est vraiment pas là.

Chaque tome est illustré de très nombreuses photos, de toute provenance (source officielle ou privée), pour la plupart inédites et d'un intérêt parfois exceptionnel.

Le premier des deux tomes consacrés à la bataille d'Angleterre (tome IV/1) s'ouvre sur une présentation détaillée des opérations. Des tableaux comparatifs (Luftwaffe et RAF) permettent de dénombrer les sorties, les victoires revendiquées et les pertes au jour le jour pour les deux camps, ainsi que les effectifs tant en avions qu'en pilotes. Des cartes permettent de situer les terrains de la chasse allemande et le déplacement des unités. Enfin, un petit volet technique matérialise les différences entre les diverses variantes du Bf 109E (et même du F-1, entré en service dans la dernière phase de la bataille).

On embraye ensuite sur le corps du sujet, l'étude détaillée des opérations groupe par groupe (jusqu'à l'Erp.Gr. 210), avec liste des victoires, des pertes, des commandants, des bases, etc.

Un petit regret, la collection ne traite que des unités de chasse, donc rien sur les Bf 110 (*Zerstörer*).

Deux avertissements, ces livres sont en allemand et coûtent 52 euros chacun (en Allemagne).

Disponibles chez l'éditeur ou dans les Ikibrairies spécialisées.

Struve Druck, Postfach 320, D-23693 Eutin, Allemagne.

Prochain numéro

N° 33 : octobre 2003

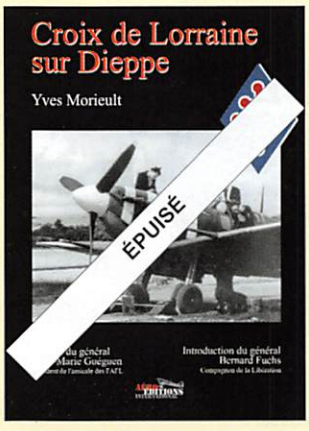
Croix de Lorraine dans le désert

La naissance des forces aériennes françaises libres au Moyen-Orient

Abonnez-vous, réabonnez-vous

– Alors, moi j'ai dit aux Américains, des P-40, d'accord c'est bien, mais vous auriez aussi pu penser à nous abonner à Aéro-Journal.

Au catalogue



Croix de Lorraine sur Dieppe
Yves Morieult

Les Jets de la Luftwaffe
J-C. Mermet

Hors-série n° 4 d'Aéro-Journal.
100 pages, 80 photos et 17 pages de planches en couleur, carte.
Me 262, Me 163, He 162, Ar 234, Ba 349, DFS 228/346, Fi 103, He 178, He 280, Go 229, Ju 287, Me P 1101.
Prix : 13,9o euros, port gratuit

Le Bombardement français
Tome I : 1939/1940
C-J. Ehrengardt

Hors-série n° 5 d'Aéro-Journal.
96 pages, 90 photos et 10 pages de planches en couleur, cartes.

Prix : 15,5o euros, port gratuit

BON DE COMMANDE

à photocopier, à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
BP 31
47550 Agen-Boé Cedex 1

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 33 au n° 38 inclus** : France 34,oo euros - UE, Suisse, DOM-TOM 40,oo euros - Autres pays 45,oo euros.

☐ **Je souhaite recevoir :**

__ **exemplaire(s) du n° 26 / 27 / 30 / 31** - Chaque numéro : 7,6o euros port inclus (tous pays). **Tous les autres numéros sont épuisés.**

__ **exemplaire(s) du hors-série *Jets de la Luftwaffe*** - Par exemplaire : 13,9o euros, port gratuit.

__ **exemplaire(s) du hors-série *Le Bombardement français, Tome I : 1939/1940*** - Par exemplaire : 15,5o euros, port gratuit.

Nom : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

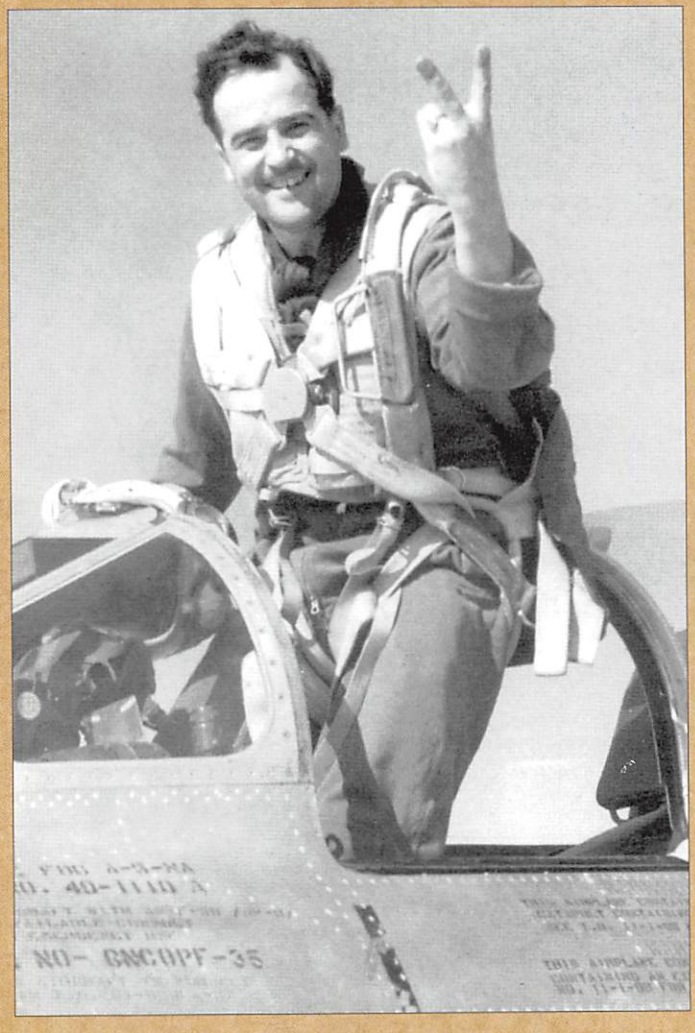
Ci-joint, mon règlement de euros _____

Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles) – Nous n'acceptons pas les eurochèques.

Carte : Visa – MasterCard n° _____ **Date d'expiration :** _____

Fait à _____ **le** _____ **Signature**

UN QUÉBECOIS DANS "MIG ALLEY"



Omer Lévesque, né en 1920, est un Montréalais qui sert avant guerre comme officier au sein des Fusiliers du St Laurent puis intègre la RCAF en 1940 comme sous-officier. Une fois son entraînement terminé, il rejoint le N° 401 (RCAF) *Squadron* à la fin de l'été 1941 comme *Sergeant*. Il remporte sa première victoire le 22 novembre 1941 au détriment d'un Fw 190. Il est promu *Pilot Officer* au début de l'année 1942, mais il est abattu et fait prisonnier le 12 février 1942 lors de la fameuse opération visant à empêcher le *Scharnhorst* et le *Gneisenau* de s'échapper de Brest. Ce même jour, son palmarès s'est étoffé de trois autres victoires (un Bf 109 et deux Fw 190) dont il dépose la demande d'homologation officielle en juin 1945, après son retour de captivité du *Stalag Luft* III près de Berlin.

Après deux ans d'études universitaires, il rempile en 1947 et vole sur Vampire avec le N° 410 (RCAF) *Squadron* à St Hubert jusqu'en 1950. Il est alors envoyé aux États-Unis dans le cadre d'un programme d'échange de pilotes pour voler sur F-86 au sein du 4th FIW. C'est alors que la guerre de Corée éclate et comme le Canada y participe aux côtés de toutes les autres nations du Commonwealth, le *Flight Lieutenant* Omer Lévesque est envoyé dans la péninsule coréenne avec le 4th FIW en novembre 1950. Il vole alors au sein du 333th FIS basé à Kimpo. Le 30 mars 1951, il effectue une mission d'escorte de B-29 à bord du F-86A-5 FU-110 [1] :

« *Nous devions escorter les B-29 de Pyongyang au-dessus du Yalu. Je volais comme ailier du* Major *Ed Fletcher, le leader de la section rouge. Tout à coup, le commandant de l'escadron nous a prévenus que des bandits déboulaient par la droite. Nous avons tous largué nos réservoirs supplémentaires et Fletcher a repéré deux MiG à neuf heures et un peu au-dessus de nous.* »

Les deux F-86 virent brutalement en direction des MiG, qui refusent le combat et s'éloignent, mais Fletcher et Lévesque continuent leur poursuite.

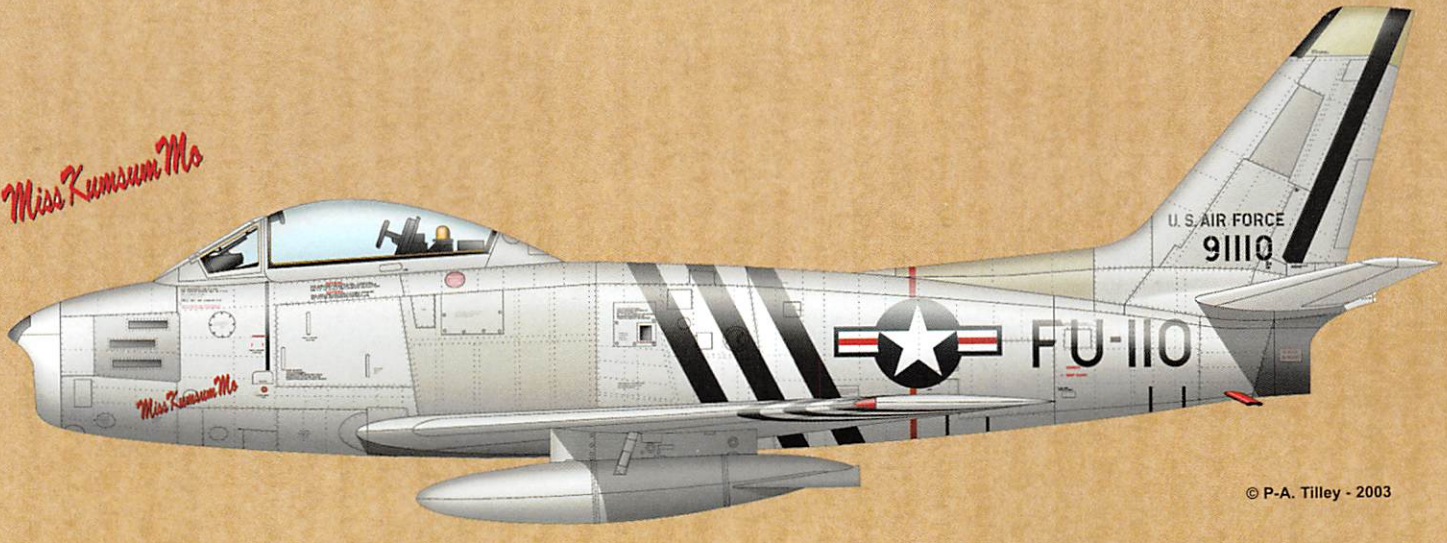
« *Mon MiG a cabré vers le soleil, dans l'espoir de se fondre dans la lumière. C'était un vieux truc que les Allemands se plaisaient à faire, mais ce jour-là, je portais des lunettes de soleil très sombres et j'ai pu garder le contact visuel avec le MiG. J'ai estimé que je me trouvais à 1 500 pieds de lui. Je lui ai alors décoché une rafale corrigée mais avec le tir des six mitrailleuses votre vitesse chute de 30 à 40 nœuds, ce qui est diablement élevé. Je l'ai visé de nouveau et tiré une autre rafale et soudainement les volets du MiG se sont abaissés. Il a continué à tourner et je l'ai suivi.* »

Une autre rafale à courte distance bien ajustée et Omer Lévesque peut voir le volet gauche se détacher de l'aile du MiG. L'avion en perdition s'écrase et explose au sol. Omer Lévesque vient non seulement de remporter sa cinquième victoire, mais il devient aussi le premier pilote du Commonwealth a remporter une victoire sur jet. Pour cette grande première, il recevra la DFC américaine.

Il termine son tour d'opérations en mai 1951 après avoir effectué 71 missions. Il reste dans la RCAF jusqu'en 1965 après avoir été affecté en Europe sur Canadair Sabre à la fin des années cinquante. Il sert quelque temps en ex-Indochine en 1959-60 au sein de la commission de contrôle internationale pour terminer au NORAD. Il poursuit sa carrière dans l'administration fédérale canadienne avant de prendre sa retraite en 1987.

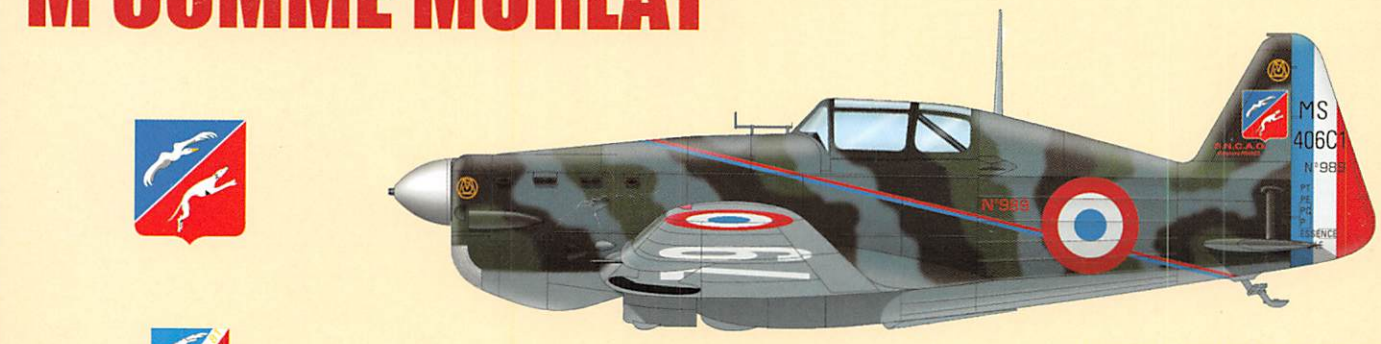
Ph. Listemann

[1] *With the Yanks in Korea* – Vol 1. B. Cull & D. Newton – Grub Street, 2000.

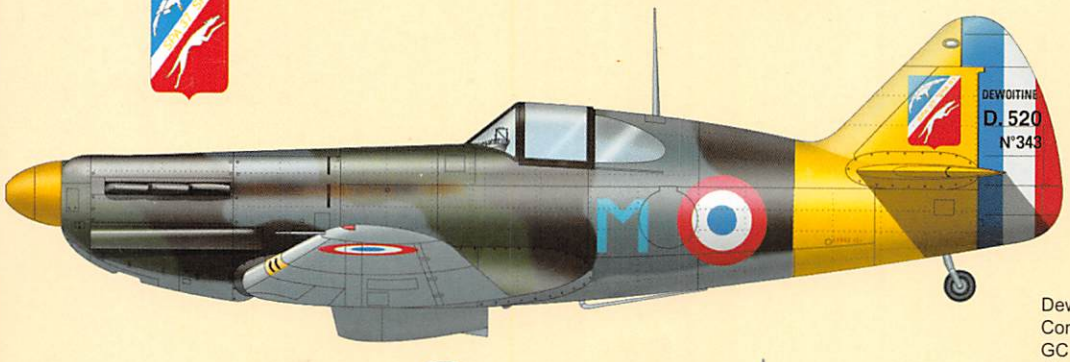


© P-A. Tilley - 2003

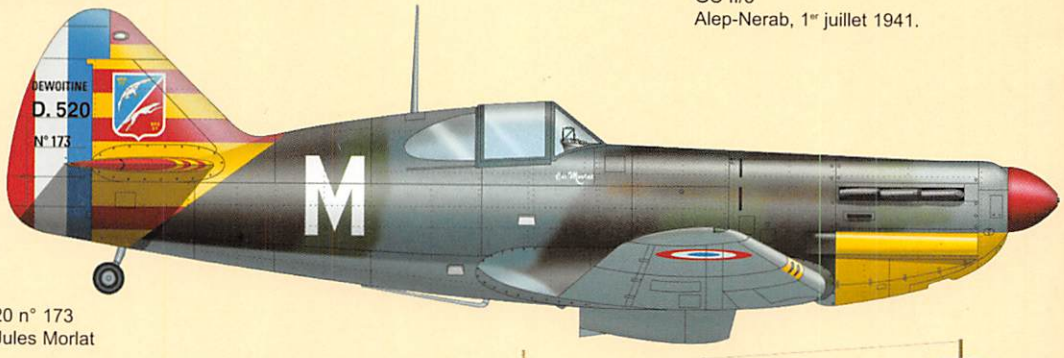
M COMME MORLAT



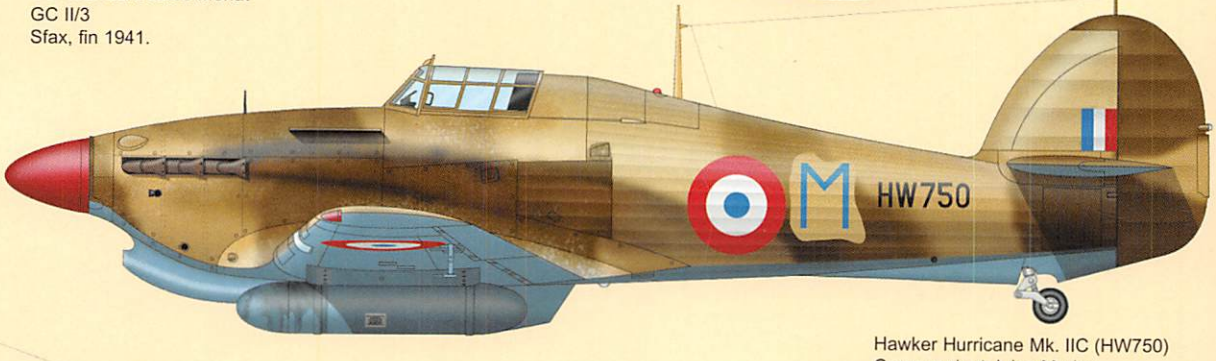
Morane-Saulnier MS.406 n° 989 (L-579)
Commandant Jules Morlat
GC II/3
Connantre, avril 1940.



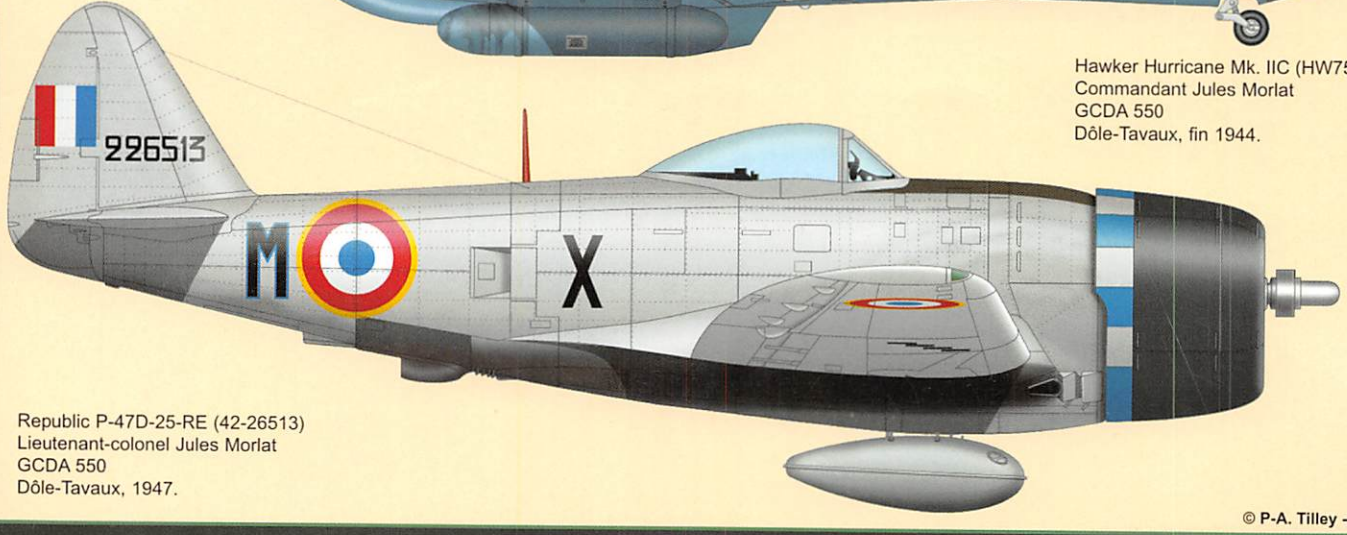
Dewoitine D.520 n° 343
Commandant Jules Morlat
GC II/3
Alep-Nerab, 1er juillet 1941.



Dewoitine D.520 n° 173
Commandant Jules Morlat
GC II/3
Sfax, fin 1941.



Hawker Hurricane Mk. IIC (HW750)
Commandant Jules Morlat
GCDA 550
Dôle-Tavaux, fin 1944.



Republic P-47D-25-RE (42-26513)
Lieutenant-colonel Jules Morlat
GCDA 550
Dôle-Tavaux, 1947.

© P-A. Tilley - 2003